

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS



CARROS DE GUERRA DA ANTIGUIDADE
PRÉ-CLÁSSICA
TIPOLOGIAS COMPARADAS
(c. 2500 – c. 608 a. C.)

EDUARDO FILIPE RODRIGUES MIGUEL FERREIRA

Orientador(es): Prof. Doutor Luís Manuel de Araújo
Prof. Doutor José Varandas

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor no ramo de História, na
especialidade de História Antiga

2019

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS



CARROS DE GUERRA DA ANTIGUIDADE
PRÉ-CLÁSSICA
TIPOLOGIAS COMPARADAS
(c. 2500 – c. 608 a. C.)

EDUARDO FILIPE RODRIGUES MIGUEL FERREIRA

Orientador(es): Prof. Doutor Luís Manuel de Araújo
Prof. Doutor José Varandas

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor no ramo de História, na especialidade de História Antiga

Jurí:

Presidente: Doutor António Adriano de Ascensão Pires Ventura, Professor Catedrático e Director da Área de História, da Faculdade de Letras da Universidade de Letras;

Vogais:

- Doutor João Manuel Filipe de Gouveia Monteiro, Professor Associado com Agregação da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra;
- Doutor José das Candeias Monte Sales, Professor Auxiliar com Agregação do Departamento de Ciências Sociais e de Gestão da Universidade Aberta;
- Doutor António Joaquim Ramos dos Santos, Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa;
- Doutor Nuno Manuel Simões Rodrigues, Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa;
- Doutor Telo Ferreira Canhão, Investigador Doutorado Integrado do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa;
- Doutor Luís Manuel de Araújo, Professor Associado com Agregação da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, orientador;

2019

«[...] As suas flechas estão aguçadas,
os seus arcos estão retesados.
Os cascos dos seus cavalos são como pederneiras,
e as rodas dos seus carros assemelham-se ao furacão. [...]»

Bíblia Sagrada, 1 Isaías, 5:28

ÍNDICE

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	7
RESUMO/ABSTRACT	10
PALAVRAS-CHAVE/KEYWORDS	12
AGRADECIMENTOS	13
ABREVIATURAS	15
INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO I	
UMA NOVA ARMA	35
1. A génese do carro de guerra	38
1.1. Rodas e carroças	38
1.2. Os primeiros «carros»	54
2. Os animais de tiro.....	69
2.1. O onagro e o asno	69
2.2. O cavalo	73
3. O carro de guerra como elemento de prestígio	85
CAPÍTULO II	
AS RODAS DO FURACÃO	93
1. Carros de guerra ligeiros	95
1.1. Os Hurritas e a origem do carro de guerra	95
1.2. A Mesopotâmia entre a Babilónia e Mari	105
1.3. Os Hicsos e a introdução do carro de guerra no Egipto	116
1.4. O Corredor Siro-Palestino e o Norte da Síria	130
2. Carros de guerra pesados	143

2.1. O carro de guerra no Hatti e no Mitanni	143
2.2. Os Micénios e a Guerra de Tróia	159
2.3. O último apogeu e o declínio do carro de guerra no Médio Oriente: Elamitas e Assírios	170

CAPÍTULO III

OS ESQUADRÕES DE CARROS DE GUERRA: ORGANIZAÇÃO E COMANDO	181
1. Mesopotâmia	183
2. Corredor siro-palestino	212
3. Anatólia	216
4. Egito	226

CAPÍTULO IV

MODELOS TÁCTICOS: ESTUDOS DE CASO	234
1. A aplicação bélica dos primeiros «carros»: Suméria	237
2. O carro em batalha desde o Norte da Síria ao Egito	246
3. O carro hitita em acção: um problema de fontes	261
4. A utilização do carro na Guerra de Tróia	271
5. Os últimos carros pesados em combate no Médio Oriente: os neo-assírios	282

CAPÍTULO V

RECRUTAMENTO, TREINO E LOGÍSTICA	290
1. Aurigas e combatentes	294
2. Animais	308
3. Construção e manutenção	311
3.1. Materiais de construção	311
3.2. Processos de fabrico e armazenamento	318
3.3. Sistemas de atrelagem	327
3.4. Reparações e sobresselentes	332
3.5. O transporte dos carros de guerra	337
3.6. Alimentação de homens e animais	342

CONCLUSÃO	354
-----------------	-----

BIBLIOGRAFIA	371
---------------------------	------------

ANEXOS	394
---------------------	------------

Cronologia	395
------------------	-----

Apêndice documental	400
---------------------------	-----

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagens:

1 - Representação de «trenós» e de plataformas rolantes datáveis do início do quarto milénio a. C.	39
2 - Representação de uma roda maciça numa estela de Gudea de Lagach	42
3 - Fisionomia de uma roda maciça tripartida de madeira	44
4 - Roda raiada oriunda de Lidar Hoyuk	45
5 - Representação de uma carroça de quatro rodas com toldo	50
6 - Detalhe de um selo cilíndrico datável do período do Dinástico Inicial	51
7 - Detalhe de um selo cilíndrico sumério datável do período do Dinástico Inicial	52
8 - Estandarte de Ur, oriundo da cidade de Ur (c. 2500 a. C.)	55
9 - Estela dos Abutres, reinado de Eannatum de Lagach	57
10 - Modelo em cobre de um carro oriundo de Tell Agrab, datado do Período Dinástico Inicial II	65
11 - «Carro» acádico num selo cilíndrico oriundo de Nagar (Tell Brak, Síria)	67
12 - Recipiente de prata oriundo de Maikop, na região do Cáucaso, com representações de onagros	69
13 - Cavalos e híbridos atrelados a carros de guerra numa pintura tumular em Lucsor (c. 1400 a. C.)	72
14 - Detalhe de um selo cilíndrico proveniente de Kultepe, a antiga Kanech, na Anatólia	102
15 - Roda raiada egípcia. Datação inconclusiva, mas posterior a Tutmés III	104
16 - Carro de guerra babilónico datável de c. 1779 a. C., no reinado de Hammurabi	106
17 - Modelo babilónico em terracota dos séculos XVIII e XVII a. C.	107
18 - Cena de um confronto entre Tutmés IV e uma força de sírios (lado direito externo de um carro de guerra) .	123
19 - Carro de guerra egípcio oriundo de Lucsor	125
20 - Representação de carros de guerra filisteus num confronto com tropas egípcias.....	139
21 - Guerreiro sírio com arco e flecha sobre um carro de guerra num selo cilíndrico oriundo da Síria	141
22 - Selo sírio da primeira metade do segundo milénio a. C.	142
23 - Carro de guerra sírio-cananaico tripulado por guerreiros <i>mariannus</i> do reinado de Tutmés IV	145
24 - Representação de um carro de guerra hitita num baixo-relevo de Zinjirli	151
25 - Mural relativo à batalha de Kadech, templo de Lucsor	153
26 - Mural relativo aos conflitos entre Seti I e o Hatti, Karnak	154
27 - Representação egípcia de um carro de um aliado/vassalo hitita na batalha de Kadech	156
28 - Cena de combate com um carro em combate datável do Heládico Tardio, baixo-relevo descoberto num túmulo real em Micenas	159
29 - Imagem de um carro de guerra num selo cilíndrico oriundo de Kazarma	161
30 - Representação de um carro de guerra micénico; gravura oriunda da ilha de Chipre (XV-XIV a. C.)	163
31 - Carro de guerra do reinado de Assurnasírpal II	170
32 - Carro de guerra assírio do reinado de Ninurtatukultiassur, c. 1133-1132 a. C.	171
33 - Detalhes das Portas de Balauat do reinado de Assurnasírpal II evocando as campanhas contra Bit-Adini (primeiro exemplo) e contra o Hatti (segundo exemplo)	172

34 - Detalhe de um mural neo-assírio do reinado de Assurbanípal mostrando quatro guerreiros num carro.....	178
35 - Ilustração e interpretação contemporânea da batalha de Kadech entre o Hatti e o Egito	228
36 - Cena de treino de Amen-hotep II disparando setas no seu carro de guerra	299
37 - Representação de cavalos egípcios	308
38 - O tratamento de cavalos; cena datável do reinado de Assurnasírpal II	309
39 - «Carro» neo-sumério oriundo de Ur	317
40 - Processo de construção de armamento, incluindo carros de guerra; mural retirado do túmulo tebano de Puiemré e Hepu	320
41 - Freios metálico provenientes de Amarna (século XIV a. C.)	328
42 - Fragmento de um jugo oriundo do túmulo de Tutankhamon	331
43 - Transporte de um carro de guerra num barco; cena datável do reinado de Assurnasírpal II	339
44 - Representação da entrega de tributos num túmulo datável da XVIII dinastia	340
45 - Representação das dificuldades dos carros de guerra em terrenos irregulares	341

Mapas:

1 - Mapa relativo à distribuição das rodas maciças e maciças tripartidas pelo Médio Oriente, Anatólia, Europa e Eurásia	43
2 - Mapa da provável zona de domesticação do cavalo na Eurásia	74
3 - Mapa das evidências (arqueológicas, textuais e iconográficas) da presença do cavalo no Médio Oriente e na Anatólia durante o terceiro milénio a. C.	76
4 - Mapa do possível processo de desenvolvimento do carro de guerra ligeiro nos primeiros séculos do segundo milénio a. C.	103
5 - Mapa da extensão territorial da Babilónia durante o século XVIII a. C.	108
6 - Mapa da difusão do carro de guerra entre os séculos XX e XVII a. C. do segundo milénio a. C.	120
7 - Mapa da extensão territorial do Egito durante o século XV a. C.	121
8 - Mapa político do Mitanni entre c. 1500 a 1400 a. C.	143
9 - Mapa da extensão territorial dos Império Neo-Assírio desde a sua formação até ao seu fim	173
10 - Mapa político da Anatólia durante o século XIII a. C., com destaque para os aliados e vassalos hititas na batalha de Kadech	223
11 - Mapa com as mais importantes cidades sumérias durante o terceiro milénio a. C.	242

Tabelas:

1 - Equipamentos perdidos por parte do exército de Arrapha depois da batalha de Zizza	187
2 - Correspondência entre as quatro unidades e os três grupos presentes nas «Listas Equestres»	190
3 - Contingentes aliados/vassalos do rei Muwatalli na batalha de Kadech	222
4 - Reconstrução do sistema de comando dos esquadrões dos carros de guerra egípcios	233
5 - Ração diária segundo a estela do reinado de Seti I e a consequente estimativa calórica e proteica	343
6 - Ração diária de um soldado egípcio do reinado de Seti I e a consequente estimativa calórica e proteica	344
7 - A quantidade de alimentos armazenada segundo a carta NL 88 (ND 2495)	350

8 - Sugestão da possível distribuição dos vários modelos de utilização do carro de guerra, numa perspectiva de maior probabilidade de aplicação destes em combate	362
---	-----

Esquemas:

1 - Modelo básico da hierarquia militar assíria	189
2 - Organização de uma unidade de cinquenta carros de guerra	202
3 - Organização de uma unidade de dez carros de guerra	203
4 - Hierarquia militar egípcia durante o Império Novo. Unidades dos carros de guerra	230
5 - Primeira fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de tiro à distância posicionado tacticamente na vanguarda	238
6 - Segunda fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de tiro à distância posicionado tacticamente na vanguarda	239
7 - Primeira fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de choque posicionado tacticamente na vanguarda	240
8 - Segunda fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de choque directo posicionado tacticamente na vanguarda	241
9 - Possíveis momentos e ângulos em que o soldado combatente (destro) podia utilizar a arma ofensiva, fosse um dardo ou uma lança	243
10 - Primeira fase do uso do carro egípcio em batalha. O avanço dos esquadrões em direcção às linhas inimigas	249
11 - Segunda fase do uso do carro egípcio em batalha. Flecção para esquerda ou direita e utilização do arco e flecha contra o inimigo. Início do retorno dos veículos	250
12 - Terceira fase do uso do carro egípcio em batalha. Retorno para as linhas aliadas e, caso houvesse essa capacidade, repetição do processo ofensivo	251
13 - Primeira fase do confronto entre duas forças de carros de guerra (uma destas egípcia). Progressão igualitária dos vários sectores do exército	254
14 - Segunda fase do confronto entre duas forças de carros de guerra. Ataque directo do modelo mais pesado, enquanto os esquadrões egípcios tentam envolver os inimigos	255
15 - Interpretação da batalha do rio Merom (c. 1400 a. C.) entre o exército cananeu e as forças israelitas	258
16 - Posição táctica dos esquadrões de carros hititas em batalha	262
17 - Hipóteses de ângulos de aplicação da lança sobre um carro de guerra contra um inimigo	264
18 - Primeira fase da aplicação dos carros hititas nas alas. Avanço em direcção aos flancos inimigos	266
19 - Segunda fase da utilizar dos carros hititas pelas alas. Processo de ataque à distância e envolvimento do inimigo	268
20 - Pormenor do arremesso de flechas sobre a retaguarda do inimigo (terceira fase)	269
21 - Combate entre dois exércitos com esquadrões de carros tipologicamente semelhantes	270

Gráficos:

1 - Referência a tipos de madeiras utilizados em peças para a construção de carros de guerra	314
2 - Referência a tipos de madeiras utilizados em carros numa perspectiva geral	315

RESUMO

A introdução e o desenvolvimento do carro de guerra nos contextos político-militares do mundo pré-clássico, alterou profundamente a maioria das sociedades que compuseram este amplo período histórico. Desde os primeiros veículos pesados sumérios, relativamente rudimentares, até ao desenvolvido carro de guerra ligeiro do segundo milénio a. C., observamos uma forte presença desta arma nos sistemas propagandísticos de monarcas e de chefes militares. Facto que advém do importante marco que os carros fizeram nos campos de batalha durante dois milénios, desde aproximadamente 2500 a. C. até 600 a. C.

Inicialmente apenas presentes na Mesopotâmia e em algumas regiões da Síria, na fase de transição para o segundo milénio a. C., estes primeiros «carros» sofreram profundas alterações que viriam a tornar esta arma um elemento essencial para qualquer exército pré-clássico. Importa destacar três factores: o cavalo, a roda raiada e a utilização de materiais mais leves na construção destes veículos. Todos estes elementos tornaram-nos mais ágeis, manobráveis e, certamente, mais eficientes ao ponto de modificarem os processos estratégico-táticos dos contingentes militares, tanto dos exércitos que aplicavam esta arma nas suas fileiras, como os que não tinham a capacidade, fosse esta económica ou tecnológica, para possuir carros de guerra.

A ampla difusão desta arma por todas as geografias da Antiguidade Pré-clássica confirma a importância do carro para estas sociedades. Desde os veículos sumérios, ao provável desenvolvimento do carro ligeiro no Norte da Mesopotâmia, de onde foi levado para a Anatólia, para o Sul da Mesopotâmia, para o Corredor siro-palestino, para as regiões banhadas pelo mar Egeu e, por fim, para o Egipto, trazido ao que tudo indica pelos Hicsos. O carro de guerra foi uma arma paradigmática que marcou profundamente a forma de fazer a guerra, bem como a própria imagética de poder transmitida pelos vários sistemas políticos.

Pretende-se com a elaboração desta tese de doutoramento trazer para o plano científico um melhor entendimento dos vários aspectos relativos a esta importante arma, desde as tipologias, à composição dos esquadrões, à utilização em combate, aos sistemas de produção e as dimensões logísticas associadas. Mas também, e por outro lado, levantar um importante questionário sobre problemas emergentes que ainda poucas respostas possuem.

ABSTRACT

The introduction and development of the war chariot in the politico-military contexts of the Bronze Age, profoundly changed the societies of this wide historical period. From the earliest and relatively archaic Sumerian heavy vehicles to the improved light war chariot of the Second Millennium B.C., we find a strong presence of this weapon in the propagandistic systems of kings and military leaders. This fact comes from the important mark that these vehicles made on the battlefields for about two thousand years, from 2500 B.C. up to 600 B.C.

Initially only in Mesopotamia and in some regions of Syria, around the transition to the second millennium B.C., these first «chariots» underwent to profound changes that turned this weapon in an essential element for any army of this period. We most highlight three factors for their improvement: the horse, the wheel and the use of lighter materials in the construction of these vehicles. All of these elements made them more agile, more maneuverable, and certainly more efficient to the extent that they modified the strategic and tactical processes of the armies, both those who applied this weapon in their ranks and those that did not have the capacity, economic or technological, to own chariots.

The wide diffusion of this weapon by all Bronze Age geographies confirms the importance of the war chariot in these societies. From the Sumerian vehicles, to the probable development in Northern Mesopotamia, from where it was taken to Anatolia, to the south of Mesopotamia, to the Levant, to the Aegean Sea regions, and finally to Egypt, brought by the Hyksos. The war chariot was a paradigmatic weapon that profoundly marked the way of making war, as well as the very imagery of power transmitted by the various political systems.

The aim of this PhD thesis is to bring into the scientific level a better understanding of the various aspects related to this important weapon, from the typologies, to the composition of the squadrons, to their use in combat, to the production systems and associated logistics dimensions. But also, raise an important questionnaire related to emerging problems that still have few answers.

PALAVRAS-CHAVE

Carros de guerra; História Militar; Cavalo; Arco e flecha; Tecnologia

KEYWORDS

War chariots; Military History; Horse; Bow and arrow; Technology

AGRADECIMENTOS

A realização desta tese de doutoramento simbolizou o atingir de um grande objectivo, o fim de mais uma etapa neste percurso académico. Mais que isso, foi o cumprir de um sonho. O desenvolver desta investigação foi muito estimulante, tanto pela aprendizagem de diversas temáticas e factos cativantes. Não foi, no entanto, sem dificuldades que cheguei aqui hoje. E devo, portanto, o chegar ao fim desta etapa, a todos aqueles a quem desejo aqui agradecer.

Por tudo isto, devo agradecer aos meus pais, pois sem eles seria impossível apresentar este trabalho. Eles são aquilo pelo qual eu me devo seguir, pela coragem, força e trabalho que todos os dias colocam nas suas vidas. Também pela possibilidade que me deram em poder caminhar por este percurso académico que já leva vários anos, desde a licenciatura em Arqueologia, ao mestrado em História Militar e, agora, no doutoramento em História Antiga.

Para os meus avós um enorme obrigado pelo carinho, força, sorrisos e incondicional apoio que todos os dias tenho o privilégio de receber de cada um deles. Os quatro são um enorme exemplo de perseverança.

Devo igualmente um grande obrigado à minha namorada, Elise Cardoso, pela sua presença constante nos bons e nos maus momentos desta «maratona», pelo apoio com a sua gentileza, simpatia e boa disposição. Agradeço também, pela ajuda na revisão dos vários textos que compõem esta tese, bem como na leitura de alguma bibliografia redigida em francês.

Quero, ainda, retribuir com um enorme obrigado à doutora Maria de Fátima Lopes pelos essenciais comentários, correcções e sugestões que fez às várias secções deste estudo. Foi um trabalho fundamental, e que em muito permitiu terminar e, agora apresentar o resultado final desta longa investigação.

E, por fim, dirijo-me às duas pessoas que sem as quais esta tese nunca tinha visto a luz do dia. Aos meus orientadores, o professor doutor Luís Manuel de Araújo, notável historiador e egiptólogo, sempre tranquilo, atencioso e compreensivo, um exemplo claro da *maet* idealizada pelos Egípcios e que ele tanto aprecia. Obrigado pelas correcções e indicações dos melhores caminhos a levar no decorrer da investigação. Ao professor doutor José Varandas, eminente historiador militar, muito obrigado pelas numerosas reuniões, onde pacientemente me ajudou a resolver os vários problemas que foram surgindo. Quero agradecer também por me ter apresentado de uma forma tão fascinante a História Militar da Antiguidade, especialmente naquelas aulas de licenciatura repletas de alunos. A ambos um enorme obrigado por todos os

dias irem nos seus fortes carros de guerra, agora não oriundos do Médio Oriente ou do Egipto, mas sim da Alemanha e dos Estados Unidos da América, para a faculdade e me permitirem realizar esta investigação e um sonho de vida.

Muito obrigado a todos.

ABREVIATURAS

ABC	Assyrian and Babylonian Chronicles
ACA	A Companion to Assyria
ACAE	A Companion to Ancient Egypt
AKA	The Annals of the Kings of Assyria
ANET	Ancient Near East Texts
ARAB	Ancient Records of Assyria and Babylonia
ARE	Ancient Records of the Egypt
AS	Assyriological Studies
BASOR	Bulletin of the American Schools Oriental Research
CAANE	A Companion to the Archaeology of the Ancient Near East
CANE	A Companion to the Ancient Near East
DAE	Dicionário do Antigo Egipto
DCM	Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne
HDH	Historical Dictionary of the Hittites
HDT	Hittite Diplomatic Texts
JAIE	Journal of Ancient Egyptian Interconnections
JARCE	Journal of the American Research Center in Egypt
JEH	Journal of Egyptian History
JNES	Journal of Near Eastern Studies
JSSEA	Journal Society for the Study of Egyptian Antiquities
LFM	Letters from Mesopotamia
LHK	Letters from the Hittite Kingdom
NEA	Near Eastern Archaeology
NPAW	New Perspectives on Ancient Warfare
SAA	State Archives of Assyria
SAAB	State Archives of Assyria Bulletin
WA	World Archaeology

«[...] Que confiante na destreza de cavaleiros e
na coragem nenhum de vós pretenda
combater os Troianos isolado à frente dos outros;
e que também não arrepie caminho,
pois sereis deste modo mais vulneráveis.
Mas aquele que consiga com o seu carro
aproximar-se do carro inimigo, que
esse atire a lança, pois assim será muito melhor.
Foi desta maneira que os antigos destruíam
cidades e muralhas, tendo no
peito este espírito, este coração. [...]»

A Ilíada, IV – 297-309

INTRODUÇÃO

A presente tese de doutoramento, intitulada *Os carros de guerra da Antiguidade Pré-clássica. Tipologias comparadas (c. 2500-608 a. C.)*¹, tem como alcance analítico o estudo desta arma nas suas variadas dimensões, com especial relevo para a sua aplicação militar nos exércitos das sociedades pré-clássicas, numa cronologia bastante ampla e numa geografia lata delimitada pelos montes Zagros a oriente, o Cáucaso e o mar Negro a norte, o Mediterrâneo a ocidente, bem como as areias e as cataratas nilóticas que separam o Egipto da Núbia a sul.

Assim, num sentido extrínseco a estes delimitadores territoriais, a observação incidirá sobre as bacias hidrográficas do Tigre e do Eufrates, o *interlander* deste último e o Cáucaso, toda a península anatólica, o Corredor siro-palestino e a importante zona de transição do Norte da Síria e, naturalmente, o Egipto – com a salvaguarda de que neste último a abordagem será numa perspectiva circunscrita à expansão para o exterior, pois a orografia das Duas Terras não seria tão propícia ao uso do carro de guerra. A intenção de analisar as várias tipologias de veículos militares em todas estas sociedades justifica, em parte, a utilização de uma cronologia alargada, pois só com um conhecimento abrangente dos diversos aspectos que compunham a ampla panóplia de modelos é que podemos, tanto quanto possível, fornecer uma imagem de como seria cada um destes carros, bem como das conexões que estes poderiam apresentar entre si. Apesar de este ser na sua génese um estudo comparativo, esta prática nem sempre foi viável, devido a problemas de ordem historiográfica, por as fontes não fornecerem dados suficientes ou pelo surgimento de questões de ordem circunstancial.

Em todas as civilizações que cronológica e geograficamente compuseram a Antiguidade Pré-clássica, verificamos um forte cunho bélico, que com diferentes intensidades, níveis tecnológicos, exércitos simétricos ou assimétricos, ou com uma boa ou uma incipiente organização militar, formaram o panorama político-estratégico deste amplo período histórico.

É com base nesta realidade que o estudo de uma arma revolucionária como o carro de guerra, que marcou fortemente estas sociedades, se torna tão importante para a nossa compreensão, não apenas dos modelos técnico-táticos dos exércitos pré-clássicos, mas

¹ Sobre a cronologia decidida como delimitador temporal desta tese de doutoramento, importa mencionar que a baliza superior (c. 2500 a. C.) corresponde às primeiras representações relativas ao uso de veículos com rodas em combate, neste caso concreto na Súmeria (o Estandarte de Ur e a Estela dos Abutres). Relativamente ao ano aproximado de 608 a. C., esta opção prendeu-se com o fim, normalmente, dado para o final do Império Neo-Assírio. A última civilização abordada neste trabalho e que terá aplicado, de uma forma efectiva, carros de guerra em combate.

também das dimensões sociológicas, culturais, políticas e religiosas das sociedades que possuíam veículos com fins bélicos nas suas forças armadas. As ramificações que advêm da presença e do consequente impacto que esta tecnologia teve nas comunidades que o adoptaram é evidente e, acima de tudo, bastante intensa. Desde o Estandarte de Ur (c. 2500 a. C.) que observamos a estreita relação existente entre os poderes vigentes e os veículos com rodas, que seriam igualmente utilizados em actividades do foro cerimonial. Aqui, tanto as fontes iconográficas como textuais são uma prova clara da dimensão do carro nestes contextos, sendo de realçar as fontes sumérias, egípcias, assírias e neo-assírias. Embora não seja o foco principal desta tese, verificamos igualmente o impacto destes veículos na vida quotidiana destes povos, pois eram relevantes não só por permitirem a deslocação de pessoas e bens, como para o auxílio em actividades como a agricultura. Apesar de o carro estar presente em todos estes âmbitos, é, sobretudo, na guerra que irá deixar uma maior marca: durante o segundo milénio a. C., a utilização do carro de guerra numa batalha caracterizava-se por ser um factor determinante entre uma vitória ou uma derrota.

Esta investigação permitiu-nos, igualmente, identificar alterações e impactos nas sociedades e nos exércitos que defrontaram forças com carros de guerra e que, por razões diversas, como falhas técnico-táticas, e outras incapacidades, ou por simples opção estratégica, não apresentavam esta arma nas suas fileiras. Estas repercussões deveram-se, essencialmente, ao aprimoramento que modificou a forma de fazer a guerra, tornando-a mais versátil, rápida e móvel, facto que obrigou a mudanças de ordem táctica e estratégica nos paradigmas militares dos exércitos da região.

A afirmação, em larga medida transversal, do carro de guerra em todas estas extensões da vida humana é outro dos motivos que nos levaram a optar pelo estudo de uma cronologia tão abrangente, uma vez que esta nos permitiu fornecer uma visão, o mais completa possível, da presença e do impacto destas estruturas móveis nas mais variadas comunidades destas regiões. O forte impacto do carro e a amplitude dos contextos em que os efeitos foram marcantes tornam de extrema importância o estudo dos carros de guerra da Antiguidade Pré-clássica, sendo esta uma das razões que nos fizeram enveredar pela investigação nesta temática. A complexidade patente nesta importante arma levou-nos, também, a sentir a necessidade de observar as várias dimensões que estão, directa ou indirectamente, relacionadas com os carros de guerra.

Como iremos verificar no «Estado da Arte», os estudos existentes sobre esta temática são parcos e apresentam-se, na maioria dos casos, incipientes no âmbito daquilo que analisam, embora haja, naturalmente, louváveis excepções. Se para o panorama nacional existem alguns

artigos que tratam do tema, a nível internacional dispomos de poucos livros que estudem os carros de guerra com a profundidade necessária. Assim, com este ensaio esperamos por um lado desmistificar algumas teorias e trazer para o debate científico um importante elemento bélico, que, numa perspectiva abrangente, nem sempre teve a atenção necessária. Importa agora fazer uma breve descrição das várias temáticas que irão ser abordadas nos cinco capítulos que compõem esta tese de doutoramento.

No primeiro capítulo, «Uma nova arma», irão ser analisados os diversos elementos que permitiram que o carro de guerra do segundo milénio a. C., apelidado por alguns investigadores de «true war chariot», surgisse no panorama militar da Antiguidade Pré-clássica. Assim, importa estudar a natural evolução tecnológica, operada a partir dos modelos de «trenós» e de carroças que precederam o carro de guerra, bem como o desenvolvimento da roda como elemento fundamental para a guerra e para a deslocação dos homens e das sociedades. Devido às fortes diferenças de cariz morfológico que o «carro» sumério tinha quando comparado com os seus sucessores, optou-se por observá-lo à parte dos restantes veículos que foram submetidos a análise neste estudo, dado que estes contrastes também acabariam por se reflectir na forma como os veículos eram utilizados em batalha. Neste capítulo, serão também considerados os vários tipos de animais de tiro, em especial a dicotomia presente entre a aplicação de híbridos como animais de tracção e, posteriormente, as diferenças que os cavalos, como animais de tiro, representavam no momento de utilização do carro de guerra. Por fim, serão observadas as dimensões cerimoniais e relacionadas com o prestígio que estes veículos continham desde a Suméria (c. 2500 a. C.) até ao fim do Império Neo-assírio (c. 608 a. C.).

A análise tipológica dos vários modelos de carros do mundo pré-clássico será efectuada no capítulo II, intitulado «As rodas do furacão» o qual se apresenta como a maior divisão da tese, e focar-se-á na principal separação morfológica destes veículos: os carros ligeiros e os carros pesados. Para os primeiros, optou-se por incluir os carros hurritas em associação com as problemáticas da origem desta arma no segundo milénio a. C., bem como os veículos mesopotâmicos (exceptuando o Norte da região); igualmente será observada a presença da arma no Egipto e a «invasão» hicsa que a terá introduzido nas Duas Terras, e ainda os carros, de carácter fortemente heterogéneo, utilizados nos exércitos do Corredor siro-palestino. Por outro lado, os carros pesados foram divididos em três contextos: os oriundos do Hatti e do Mitanni, os veículos presentes na guerra de Tróia com uma ligação aos carros micénicos, e, por fim, os últimos modelos em combate datáveis do período neo-assírio e a consequente decadência desta arma, conforme a cavalaria irá, progressivamente, ganhando preponderância na guerra. Importa referir que em determinadas situações estes dois grupos de veículos poderiam convergir, ou

seja, existiriam carros de guerra de tipologia pesada num contexto eminentemente de características ligeiras e o mesmo para o sentido oposto.

No capítulo III, «Os esquadrões de carros de guerra: organização e comando», abordaremos as duas dimensões de índole organizacional que envolveriam os carros de guerra: a hierarquia militar, dando especial realce aos cargos que teriam funções relacionadas com a utilização desta arma em combate, assim como aos palafreiros que providenciavam para que tanto os veículos como os animais de tiro estivessem nas melhores condições. Será igualmente abordada a composição das unidades de combate dos carros de guerra, tanto em termos quantitativos como organizacionais. Importa ainda mencionar que este capítulo foi estruturado de acordo com quatro regiões: a Mesopotâmia, o Corredor siro-palestino, a Anatólia e o Egipto.

O estudo do *modus operandi* dos carros de guerra em batalha será o tema do capítulo IV, denominado «Modelos tácticos: estudos de caso». A análise do carro em combate terá como base cinco casos delineados cronológica e geograficamente ao longo das regiões e balizas temporais seguidas nesta tese. Começaremos com o estudo do «carro» sumério e prosseguiremos com o veículo egípcio em associação com os modelos utilizados no Corredor siro-palestino; serão ainda observados os hititas, os veículos utilizados pelos beligerantes da guerra de Tróia, ou seja, o carro aqueu e o troiano, e por fim os veículos pesados usados pelo Império Neo-assírio em combate durante o primeiro milénio a. C. O vector analítico central deste capítulo é a forma como estes veículos eram aplicados em combate, tanto no seu posicionamento táctico, na disposição inicial dos contingentes, como no posterior implemento destes no combate efectivo contra os opositores.

Em «Recrutamento, treino e logística», título referente ao capítulo V, serão abordados os métodos de alistamento dos soldados dos exércitos das sociedades pré-clássicas, com especial foco, sempre que possível, nas informações relativas ao recrutamento dos militares presentes nos carros de guerra. Consequentemente, analisar-se-á o treino a que, tanto os efectivos (auriga, soldado combatente e portador de escudo) como os animais de tiro eram submetidos. Na segunda parte do capítulo serão expostos os factores prévios ao uso da arma em batalha, ou seja, os materiais de construção utilizados, a manutenção/reparação e os processos logísticos relacionados com os esquadrões de carros de guerra. Estudaremos também os métodos de fabrico e o consequente armazenamento, os sistemas de atrelagem, os sobresselentes, os transportes dos veículos em campanha e a alimentação dos militares e dos animais. Importa ainda mencionar que neste capítulo se optou por não fazer, de uma forma exacta, uma divisão cronológica, cultural ou geográfica, devido, essencialmente, à patente falta de dados sobre os temas em estudo.

O processo de elaboração de um trabalho científico deverá ter como principal objectivo a produção de conhecimento que permita a evolução do saber dentro de uma determinada área historiográfica, que pode ou não ser concentrada numa temática específica. Tenciona-se com o desenvolvimento desta tese expor o nosso conhecimento sobre o papel que uma arma como o carro de guerra desempenhou nas sociedades militarizadas da Antiguidade Pré-clássica, desde a sua morfologia e as diferenças entre os vários modelos, como era a sua liderança e organização, como era usado em combate e quais as vantagens de utilizar um tipo de táctica em relação a uma outra diversa. Tendo como parâmetros estas temáticas gerais de abordagem ao tema mais lato, os próprios carros de guerra geram um extenso questionário que surge desde a origem dessa estrutura móvel até ao seu declínio. Vejamos algumas das interrogações que adrede se podem colocar:

Até que ponto eram os «carros» sumérios eficazes em batalha?

Onde foi desenvolvido o carro de guerra ligeiro?

Qual a origem da roda com raios?

Como foi feita a sua difusão para, praticamente, todas as geografias que compõem o mundo pré-clássico?

Existe um interregno de utilização entre o último século do terceiro milénio a. C. e o primeiro século do segundo milénio a. C.?

Em média, quantos carros compunham um esquadrão?

Como eram utilizados?

Utilizariam os hititas os carros como arma de choque?

Quem os utilizava?

Quais as madeiras usadas?

Como era feito o recrutamento dos tripulantes?

Quais eram os processos de treino?

Como eram transportados?

A tentativa de criar respostas para todo este questionário é, naturalmente, um dos objectivos desta tese, tendo embora a noção de que, devido à insuficiência de informações, inevitavelmente muitas delas ficaram por responder.

As fontes utilizadas² dividem-se em três tipos: as textuais, as iconográficas e as arqueológicas. Todas estas foram analisadas com o máximo rigor histórico, com especial realce para os dois primeiros tipos de fontes, pois tanto as textuais como as iconográficas surgem, na

² Posteriormente, iremos apresentar todas as fontes que foram utilizadas como suporte para a redacção desta tese de doutoramento.

maioria das vezes, associadas a aspectos fortemente marcados pela propaganda dos poderes centrais, logo com potencial para apresentar informações falaciosas. Veja-se o exemplo das informações neo-assírias relativas às quantificações dos seus próprios contingentes, que, para ludibriar um possível espião inimigo, eram hiperbolizadas de modo a que o opositor acreditasse que a Assíria do primeiro milénio a. C. tinha um potencial militar maior do que aquele que realmente possuía, levando-o a repensar possíveis ofensivas ou revoltas. Na iconografia, as representações faraónicas onde o rei surge sozinho sobre o seu carro, combatendo e conduzindo o mesmo sem qualquer auxílio de um auriga, são, também, um caso paradigmático de uma imagética propagandística que necessita de ser observada com redobrado cuidado. O processo de leitura e análise das fontes começou com os escritos compreendidos entre os extremos cronológicos aplicados nesta tese, ou seja, entre a Suméria e o Império Neo-assírio, com o objectivo principal de recolher o máximo possível de informação relativa aos carros de guerra destas mesmas fontes. Os textos estudados são o resultado de uma pesquisa feita nas bibliotecas da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, da Biblioteca Nacional, dos livros pessoais e, complementarmente, também de pesquisas em *sites* fidedignos da Internet.

Como já foi referido, os dados iconográficos necessitam, igualmente, de um cuidado processo analítico, pois estão fortemente associados a realidades políticas e ao reforço da legitimação de poderes. Para além deste aspecto, há que ter em conta que estas representações foram criadas por artistas que, por diversas razões, poderiam cometer erros de ordem morfológica. O carro de guerra como tecnologia militar esteve sujeito a uma grande quantidade de reproduções, que, para um ensaio com estas características, tornam a iconografia uma fonte essencial para o estudo deste tipo de objectos bélicos, pois a «imagem» que actualmente possuímos destes veículos que combateram durante quase dois mil anos no Médio Oriente e no Egipto advém destas representações.

Os dados arqueológicos são, dentro das três tipologias de fontes, aqueles a que menos nos foi possível recorrer, não só devido à dificuldade de acesso a alguns estudos relativos às temáticas em questão, mas igualmente porque os próprios materiais que serviam para produzir os carros de guerra, com o passar do tempo, em consequência da sua perecibilidade, iam-se degradando, realidade que resulta nos poucos vestígios materiais que chegaram até aos nossos dias. Como excepções a esta regra, podemos relevar os veículos encontrados em alguns túmulos de reis egípcios, desde Tutmés IV a Tutankhamon, ou alguns artefactos relacionados com juntas de metal ou sistemas de atrelagem dos animais de tiro, sendo aqui de registar os freios.

A base bibliográfica utilizada para as datações, tanto de períodos históricos como de reinados, foram as seguintes: para os contextos mesopotâmicos da segunda metade do terceiro milénio a. C. e primeira metade do segundo milénio a. C., utilizou-se o estudo de J. N. Postgate, intitulado *Early Mesopotamia. Society and Economy*³, o de Marc Van De Mieroop, *A History of the Ancient Near East*⁴, e como complemento *Warfare in the Ancient Near East*, de William Hamblin⁵. Para o Egipto, optámos por utilizar as datações usadas na obra de Luís Manuel de Araújo, *Os Grandes Faraós do Antigo Egipto*⁶, e como complemento o *Dicionário do Antigo Egipto*⁷, com a direcção do mesmo autor. Relativamente ao Hatti, usámos o livro de Trevor Bryce, *Kingdom of the Hittites*⁸, e para os vários períodos assírios a lista de reis incluída em *A Companion to Assyria*⁹, da autoria de Eckart Frahm.

Antes de procedermos à enumeração das fontes escritas que foram analisadas neste estudo, devemos frisar que serão apenas mencionados os textos que efectivamente tinham informações sobre a temática, e que foram aplicados na tese, deixando de parte os escritos que, embora estudados, acabaram por não oferecer informações relevantes para o tema em questão. Devido à dificuldade de acesso às fontes escritas originais, optou-se por utilizar edições traduzidas, maioritariamente em língua inglesa, que posteriormente tomámos a liberdade de traduzir para português, recorrendo à nota «[trad. nossa]» como referência constante no rodapé. A apresentação das fontes textuais será feita numa ordem cronológica, do mesmo modo que estas foram analisadas ao longo do período de estudo que foi estipulado para a leitura das fontes escritas com algum fundo relevante para o tema dos carros de guerra. Para a Suméria, estudou-se a obra *Epics of Sumerian Kings. The Matter of Aratta*¹⁰, de Herman Vanstiphout, bem como o artigo de Samuel Noah Kramer, «Lamentation over the Destruction of Ur»¹¹. Sobre o Egipto, a leitura das fontes incidiu sobre os três primeiros volumes da colectânea de textos de James Henry Breasted, *Ancient Records of Egypt*¹²; também foi analisada a obra de Elizabeth Froom relativa a textos biográficos do período ramsésida, *Biographical Texts from Ramessid Egypt*¹³,

³ POSTGATE, *Early Mesopotamia. Society and Economy at the Dawn of History*, 1992, p. 39.

⁴ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, 2016.

⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, 2006.

⁶ ARAÚJO, *Os Grandes Faraós do Antigo Egipto*, 2011.

⁷ Idem (dir.), *Dicionário do Antigo Egipto*, 2001.

⁸ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, 2005.

⁹ FRAHM, «List of Assyrian Kings», *A Companion to Assyria*, 2017, pp. 613-616.

¹⁰ VANSTIPHOUT, *Epics of Sumerian Kings*, 2003.

¹¹ KRAMER, «Lamentation over the Destruction of Ur», *Assyriological Studies*, 12, 1940.

¹² BREASTED, *Ancient Records of Egypt. The First through the Seventeenth Dynasties*, 1906; Idem, *Ancient Records of Egypt. The Eighteenth Dynasty*, 1906; e Idem, *Ancient Records of Egypt. The Nineteenth Dynasty*, 1906.

¹³ FROOM, *Biographical Texts from Ramessid Egypt*, 2007.

The Literature of Ancient Egypt, de William Kelly Simpson¹⁴, e ainda uma obra editada por José Manuel Galán, *El Imperio Egipcio. Inscripciones, ca. 1550-1300 a. C.*¹⁵.

Para as várias sociedades mesopotâmicas do segundo milénio a. C., utilizámos uma colectânea de textos diversos de George Barton, intitulada *Miscellaneous Babylonian Inscriptions*¹⁶; de A. K. Grayson, *Assyrian and Babylonian Chronicles*¹⁷; a obra *Sacred Books and Early Literature of the East: Babylonia and Assyria*¹⁸, de Charles Horne; ainda sobre a Mesopotâmia, foi analisado o conjunto de textos em *Ancient Records of Assyria and Babylonia*, de Daniel David Luckenbill¹⁹, e ainda em *Letters from Mesopotamia*, de Leo Oppenheim²⁰. Para a Síria, usámos, principalmente, a obra *Letters to the King of Mari*, de Wolfgang Heimpel²¹. Para os contextos mitânicos e hititas, utilizámos *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, de Maynard Paul Maidman²², e ainda o artigo de Robert H. Pfeiffer e E. A. Speiser, «One Hundred New Selected Nuzi Texts»²³. Concretamente sobre o Hatti, há que assinalar *Hittite Diplomatic Texts*, de Gary Beckman²⁴ e *Letters from the Hittite Kingdom*, de Harry Hoffner Jr.²⁵; foram também estudados dois artigos: «Missing Treaties of the Hittites», de Elena Devecchi²⁶, e «The Hittite Instruction for the Royal Bodyguard», de Hans Güterbock e de Theo P. J. Van den Hout²⁷. Fortemente relacionado com este último artigo, realçamos o livro de Jared L. Miller, *Royal Hittite Instructions and Related Administrative Texts*²⁸. Para o contexto anatólico mais a ocidente, usámos *The Ahhiyawa Texts*²⁹, de vários autores, servindo-nos depois da fonte clássica grega *Iliada*³⁰, traduzida por Frederico Lourenço³¹, como meio de ligação do mundo anatólico (Tróia) à Grécia (Micenas).

¹⁴ SIMPSON, *The Literature of Ancient Egypt*, 2003.

¹⁵ MANUEL GALÁN (ed.), *El Imperio Egipcio. Inscripciones, ca. 1550-1300 a. C.*, 2002.

¹⁶ BARTON, *Miscellaneous Babylonian Inscriptions*, 1918.

¹⁷ GRAYSON, *Assyrian and Babylonian Chronicles*, 2000.

¹⁸ HORNE, *Sacred Books and Early Literature of the East: Babylonia and Assyria*, 1917.

¹⁹ LUCKENBILL, *Ancient Records of Assyria and Babylonia*, 1926.

²⁰ OPPENHEIM, *Letters from Mesopotamia*, 1967.

²¹ HEIMPEL, *Letters to the King of Mari*, 2003.

²² MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, 2010.

²³ PFEIFFER e SPEISER, «One Hundred New Selected Nuzi Texts», *The Annual of the American Schools of Oriental Research*, 16, 1936.

²⁴ BECKMAN, *Hittite Diplomatic Texts*, 1999.

²⁵ HOFFNER, *Letters from the Hittite Kingdom*, 2009.

²⁶ DEVECCHI, «Missing Treaties of the Hittites», *Rivista di storia, ambienti e culture del Vicino Oriente Antico*, 12, 2015, pp. 155-182.

²⁷ GÜTERBOCK e VAN DEN HOUT, «The Hittite Instruction for the Royal Bodyguard», *Assyriological Studies*, 24, 1991, pp. 1-99.

²⁸ MILLER, *Royal Hittite Instructions and Related Administrative Texts*, 2013.

²⁹ BECKMAN, BRYCE e CLINE, *The Ahhiyawa Texts*, 2011.

³⁰ LOURENÇO (trad.), Homero, *Iliada*, 2007.

³¹ Do mesmo tradutor foi ainda utilizado como complemento a *Odisseia*, veja-se Idem, Homero, *Odisseia*, 2008.

*A Bíblia Sagrada*³² afigurou-se como a fonte textual mais utilizada para o estudo dos carros no Corredor siro-palestino. Para os contextos assírios e neo-assírios, há que mencionar os seguintes conjuntos de fontes: *The Annals of the Kings of Assyria*, de E. A. Wallis Budge³³; Henry W. F. Saggs, com *The Nimrud Letters, 1952*³⁴; *The Nimrud Wine Lists*, de J. V. Kinner Wilson³⁵; de J. N. Postgate, a obra *The Governor's Palace Archives*³⁶; do mesmo autor mas agora em co-autoria com Stephanie Dalley, *The Tablets from Fort Shalmaneser*³⁷; e *The Royal Inscriptions of Esarhaddon, King of Assyria (680-669 BC)*³⁸, de Erle Leichty. Importa referir ainda dois artigos que foram objecto de análise: «The Political Correspondence of Esarhaddon»³⁹, de Mikko Luukko e Greta Van Buylaere, e de Simo Parpola, «Letters from Assyria and the West»⁴⁰. Por fim, importa mencionar duas obras gerais relativas a fontes que remetem para vários contextos do mundo pré-clássico: a de Trevor Bryce, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East. Royal Correspondence of the Late Bronze Age*⁴¹, e *Ancient Near Eastern Texts Relating to the Old Testament*, com edição de James B. Pritchard⁴².

Atendendo ao peso que a *Iliada* acabou por tomar na análise dos carros de guerra, essencialmente para os Micénicos, importa fazer uma breve observação das problemáticas em torno da «questão homérica» e da produção de uma epopeia como a *Iliada*. A figura à qual se atribui o nome de Homero terá vivido no século VIII a. C., na Ásia Menor, sendo a sua naturalidade pouco exacta, pois localidades como Quio, Esmirna, Cólofon, Ios ou Cime reclamavam ter sido a sua cidade natal⁴³. Se na Grécia clássica a veracidade da atribuição da autoria dos dois poemas épicos, a *Iliada* e a *Odisseia*, a Homero raramente foi contestada, e quando o era havia quem refutasse essas hipóteses, como Aristarco⁴⁴ e Heródoto⁴⁵, já no período helenístico de Filipe II e de Alexandre Magno, a autoria destas obras foi, em alguns

³² ALVES(coord.), *A Bíblia Sagrada*, 2002.

³³ BUDGE, *The Annals of the Kings of Assyria*, 1902.

³⁴ SAGGS, *The Nimrud Letters, 1952*, 2001.

³⁵ WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, 1972.

³⁶ POSTGATE, *The Governor's Palace Archives*, 1973.

³⁷ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, 1984.

³⁸ LEICHTY, *The Royal Inscriptions of Esarhaddon, King of Assyria (680-669 BC)*, 2011.

³⁹ LUUKKO e VAN BUYLAERE, «The Political Correspondence of Esarhaddon», *State Archives of Assyria*, vol. XVI, 2002.

⁴⁰ PARPOLA, «Letters from Assyria and the West», *The Correspondence of Sargon II, Part I*, 1987.

⁴¹ BRYCE, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, 2003.

⁴² PRITCHARD (ed.), *Ancient Near Eastern Texts Relating to the Old Testament*, 1969.

⁴³ CHAMOUX, *A Civilização Grega*, 2003, p. 37. Todos estes aglomerados populacionais são cidades jónias que começaram a prosperar na costa ocidental da Anatólia durante o século VIII a. C., o que deverá ter proporcionado um florescimento das artes, onde a poesia estaria incluída; cf. AUSTIN, *Economia e Sociedade na Grécia Antiga*, 1986, p. 49.

⁴⁴ CHAMOUX, *A Civilização Grega*, pp. 36-37.

⁴⁵ Heródoto refere que Homero e Hesíodo foram contemporâneos e que estes viveram cerca de quatrocentos anos antes dele. Logo, admitindo que esta passagem de Heródoto foi escrita algures em 440 a. C., Homero e Hesíodo terão vivido por volta de 840 a. C.; cf. CARLIER, *Homero*, 2008, p. 67.

momentos, posta em causa, sendo atribuída a poetas diferentes⁴⁶. A problemática relacionada com a existência ou não de um autor comum a estas duas epopeias foi sendo discutida e desenvolvida ao longo do tempo. Antes de mais, importa falar dos dados relativos a posteriores acrescentos e interpolações: é comumente aceite que, numa primeira fase, a *Iliada* e a *Odisseia* foram poemas orais, transmitidos de geração em geração até serem definitivamente redigidos, logo não é surpreendente a existência de acrescentos e de repetições, pois a transmissão oral é muito propícia a este tipo de casos⁴⁷. A título de exemplo, apenas no canto XIII, aparece um total de oito vezes a expressão «Respondendo-lhe assim falou», acabando naturalmente por divergir o nome da personagem que depois intervém.

Qual a origem de poemas como a *Iliada* ou a *Odisseia*? Esta é uma questão extremamente complexa e de difícil resolução. Pierre Carlier dá-nos duas possibilidades: a primeira admite que os aedos pré-micénicos e micénicos já relatavam cercos, batalhas e regressos, embora seja importante realçar que não há fontes que permitam a reconstrução de poemas ou mitos heróicos durante a Idade do Bronze nas regiões banhadas pelo mar Egeu. A segunda hipótese defende que a origem destas epopeias, em especial da *Iliada*, seja bastante mais antiga e complexa. Esta teoria é suportada, para além da sua evidente proximidade geográfica em relação ao local onde estes poemas foram concebidos pela primeira vez, por um texto religioso hitita de Boghazkoi, datável do século XIII a. C., escrito em luvita, e que refere: «Quando voltaram da escarpada Uilusa [...]». Sobre esta frase, o autor formula que, se esta «escarpada Wilusa» for a «escarpada Ílion», é uma prova de que havia já no século XIII a. C. um texto sobre a cidade de Tróia⁴⁸. As obras que são atribuídas a Homero apresentam uma forte influência oriental⁴⁹, desde a *Iliada* à *Odisseia*, com especial foco na primeira e até inclusive

⁴⁶ PEREIRA, *Estudos de História da Cultura Clássica*, vol. 1 – *Cultura Grega*, 2012, p. 49.

⁴⁷ Milman Parry publicou em 1928 um trabalho onde observou *in loco* a forma de composição e transmissão de poemas de bardos servo-croatas e concluiu que estes apresentavam algumas semelhanças em termos temáticos, como é exemplo a importância do herói e da sua honra, bem como a descrição de objectos valiosos; cf. ROMILLY, *Compêndio de Literatura Grega*, 2011, pp. 23-24. Parry chegou também à conclusão de que as obras atribuídas a Homero tinham como base várias técnicas de improvisação oral, o que explicava as repetições e incongruências que aparecem por vezes ao longo de ambas as obras. Este autor, ao defender esta teoria, referiu que a *Iliada* e a *Odisseia* tinham repetições de epítetos e versos inteiros, porque o orador precisava de frases de apoio que lhe dessem tempo para pensar no verso seguinte; cf. PEREIRA, *Estudos de História da Cultura Clássica*, vol. 1 – *Cultura Grega*, pp. 51-53. Os epítetos são, nos poemas homéricos, um sistema rigoroso que está muito ligado à composição da métrica. São muitos os epítetos utilizados por Homero, desde a «Aurora de róseos dedos» a «Ulisses dos mil estratagemas» ou até a Aquiles, que é referido com uma grande variedade de epítetos: o «dos pés velozes», o «divino» ou o «filho de Peleu»; cf. CARLIER, *Homero*, p. 61; *Il.* 13.76-221 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, pp. 259-263.

⁴⁸ CARLIER, *Homero*, pp. 62-63.

⁴⁹ Esta influência não se verifica apenas nas obras atribuídas a Homero, mas também na obra de Hesíodo, *Teogonia*, e até em geral um pouco por toda a religião grega; cf. PENGLASE, *Greek Myths and Mesopotamia. Parallels and Influence in the Homeric Hymns and Hesiod*, 1997, p. 2.

nos hinos homéricos⁵⁰. A concepção destas obras terá acontecido nas cidades jónicas da Ásia Menor, logo é natural que tanto a *Odisseia* como a *Iliada* tenham tido uma grande influência por parte de textos de origem pré-clássica, como são os casos da epopeia de Gilgamech⁵¹, dos poemas hurritas/hititas ou dos mitos babilónicos, sendo estes últimos particularmente nevrálgicos⁵². Um outro dado que evidencia a influência da cultura e religião do Médio Oriente nas obras de Homero é a deusa Afrodite⁵³. Normalmente, esta divindade do panteão grego é considerada uma adaptação de outras deusas de religiões orientais⁵⁴, como de Inanna na Suméria, Astarte nas regiões levantinas e Istar no mundo acádio, babilónio e assírio. Entre estas quatro divindades existem muitos pontos de convergência, desde a existência de muitos paralelismos entre a iconografia associada a Afrodite e as representações das outras divindades, ou o carácter andrógino⁵⁵ destas deusas; tanto para Afrodite como para Astarte, o tipo de oferendas é o incenso e o sacrifício de pombas; e, por fim, Istar é uma deusa guerreira na religião mesopotâmica, e Afrodite em certas situações também pegou em armas, como se pode verificar na *Iliada*, quando esta confronta Diomedes⁵⁶ e acaba por ser ferida por ele⁵⁷.

Frederico Lourenço afirma que é inegável a participação de um poeta único em muitos momentos da *Iliada*⁵⁸, mas relatos anteriores ao século VIII a. C. não conferem a este

⁵⁰ A grande maioria dos hinos homéricos foi composta durante o século VII a. C.; cf. Idem, pp. 1-2.

⁵¹ Uma das semelhanças entre Gilgamech e Aquiles são as reacções em relação à morte do companheiro de combate; cf. CARLIER, *Homero*, p. 63. O épico de Gilgamech foi amplamente difundido por todo o Médio Oriente e Egipto, já que foi descoberta em Amarna uma cópia desta epopeia, que data do século XIV. Logo, não é de descartar a possibilidade de esta narrativa ter chegado também à costa ocidental da Anatólia e à Grécia; cf. NOEGEL, «Greek Religion and the Ancient Near East», *A Companion to Greek Religion*, 2007, p. 23.

⁵² PENGLASE, *Greek Myths and Mesopotamia*, p. 2. Em Tebas foram descobertos selos que evidenciam um contacto regular do mundo micénico com a Mesopotâmia e com o Egipto; cf. NOEGEL, «Greek Religion and the Ancient Near East», *A Companion to Greek Religion*, p. 23.

⁵³ KIRK (ed.), *The Iliad: A Commentary: books 5-8*, II, 1990, p. 6.

⁵⁴ Em termos de fontes literárias, os maiores testemunhos chegam-nos por Heródoto e Pausânias. Ambos os autores clássicos falam de uma divindade chamada Afrodite Urânia, que, segundo Pausânias, era venerada pelos Assírios, Fenícios e Cipriotas, enquanto Heródoto refere a existência de um templo dedicado a esta divindade em Ascalon e na ilha de Chipre; cf. PENGLASE, *Greek Myths and Mesopotamia*, pp. 160-161.

⁵⁵ Iconograficamente, estas divindades eram representadas com vestes e objectos normalmente associados ao género masculino.

⁵⁶ Il. 5.348-371 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 115.

⁵⁷ Recentemente, foram publicados alguns estudos que diferem desta teoria e defendem que Afrodite é uma divindade de origem indo-europeia, o que naturalmente é coincidente com a génese da população que habitou o território a que chamamos Grécia a partir do segundo milénio; cf. PENGLASE, *Greek Myths and Mesopotamia*, pp. 159-163. Existem bastantes similaridades entre os episódios em que Afrodite surge na narrativa da *Iliada*, pois esta é ferida por Diomedes e foge para junto dos seus progenitores (Zeus e Dione), também Ishtar, depois de ser rejeitada por Gilgamech, vai fazer queixas a Anu (seu pai) e Antu (sua mãe). Não só no acto há semelhança, também nas próprias características dos deuses progenitores existem elementos idênticos: ambos são deuses relacionados com o Céu e os seus nomes apresentam fortes relações; enquanto para Anu e Antu é claro, para Zeus e Dione não será tão evidente, mas se observarmos o genitivo de Zeus, que é Díos, então Dione será «Senhora Zeus» tal como Antu é «Senhora Anu»; cf. PENGLASE, *Greek Myths and Mesopotamia*, p. 4; e DIETRICH, *The Origins of Greek Religion*, 2004, p. 51; também KIRK, *The Iliad: A Commentary: books 5-8*, II, p. 99.

⁵⁸ Por não ser o objecto de estudo desta dissertação, iremos apenas mencionar as duas principais linhas teóricas relativas ao processo de criação das epopeias homéricas. A primeira defende a teoria unitária, em que Homero foi

determinado poeta a totalidade da obra, ou seja, este autor, que pode ser Homero ou não, reaproveitou relatos orais antigos e adaptou-os para criar aquilo que hoje conhecemos como *Ilíada*⁵⁹. No século VI a. C., entre 560 e 510 a. C., os Pisistrátidas⁶⁰ em Atenas patrocinam aquilo que podemos catalogar como a primeira edição oficial da *Ilíada*⁶¹, sendo mais tarde Aristóteles quem vai preparar uma nova versão, que será lida por Alexandre Magno⁶². Este filósofo, na sua obra *Poética*, diz: «Não conhecemos qualquer poema análogo composto por antecessores de Homero, mas tudo indica que existiam muitos», o que leva a crer que ele próprio suspeitou de que Homero não terá sido o único autor da *Ilíada*, ou pelo menos que o seu conteúdo não era inteiramente original. Segundo François Chamoux, a inexistência de literatura anterior a Homero e ao século VIII a. C. deve-se essencialmente à falta de critério e meios técnicos para proceder às transcrições de uma forma eficiente, pois, embora houvesse o silabário micénico, este seria demasiado rudimentar para fornecer a um escritor as ferramentas necessárias para redigir uma obra com tamanha proporção⁶³.

As dificuldades que surgiram no momento da recolha das fontes (textuais, iconográficas e arqueológicas) também foram sentidas no processo de levantamento bibliográfico. Abordar a história militar no âmbito cronológico das sociedades pré-clássicas revelou-se uma tarefa complexa, com a agravante de o tema proposto para esta tese ser uma estrutura móvel bastante específica⁶⁴. Devido à ausência de uma maior variedade bibliográfica que poderia fornecer dados e proporcionar a resolução de questões problemáticas, tivemos inicialmente de estudar obras de cariz generalista, que, em alguns casos, nem sempre tinham, no imediato, temas relacionados com a guerra ou com os carros utilizados para este contexto. Para estas obras «marginais», embora importantes, apenas iremos referir um número limitado de estudos: o *Dicionário do Antigo Egipto*, desenvolvido com a direcção de Luís Manuel de Araújo, é aqui uma obra incontornável graças às entradas, maioritariamente de José das Candeias Sales⁶⁵.

o único autor da *Ilíada* e da *Odisseia*; a segunda teoria defende o oposto, ao referir que estas obras são uma junção de vários poemas antigos e contemporâneos (do século VIII a. C.) independentes entre si e que, ao serem unidos, formaram as duas epopeias; cf. ROMILLY, *Compêndio de Literatura Grega*, p. 29.

⁵⁹ LOURENÇO (trad.), Homero, *Odisseia*, p. 12.

⁶⁰ CARLIER, *Homero*, p. 65.

⁶¹ ROMILLY, *Compêndio de Literatura Grega*, p. 21.

⁶² LOURENÇO (trad.), Homero, *Ilíada*, p. 7.

⁶³ CHAMOUX, *A Civilização Grega*, p. 37.

⁶⁴ Facto que reduziu o espectro bibliográfico passível de ser utilizado.

⁶⁵ SALES, «Carro», *Dicionário do Antigo Egipto*, 2010, pp. 180-181.

Importa também relevar a obra de John Baines e Jaromír Málek, *Cultural Atlas of Ancient Egypt*⁶⁶, e *The Oxford History of Ancient Egypt*, editado por Ian Shaw, que contém aspectos importantes relativos ao estudo dos carros de guerra⁶⁷. Para contextos mesopotâmicos, salientamos o manual *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, de Stephen Bertman⁶⁸, o *A Companion to Assyria*, editado por Eckart Frahm⁶⁹, e ainda a obra orientada por Francis Joannès, *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*⁷⁰. Para o mundo hitita, obras como *Life and Society in the Hittite World* e *The Kingdom of the Hittites*, ambas de Trevor Bryce⁷¹, apresentam tópicos de análise bastante pertinentes para o estudo aqui proposto; ainda sobre este contexto, há que sublinhar o dicionário de Charles Burney, intitulado *Historical Dictionary of the Hittites*⁷², e as entradas relacionadas com o exército, esquadrões de carros hititas e com alguns aspectos logísticos. Por fim, com uma abordagem geográfica mais ampla, a obra de Robert Drews, *The End of the Bronze Age. Changes in Warfare and the Catastrophe Ca. 1200 BC*⁷³, dá-nos informações importantes para o estudo dos carros de guerra, em especial no segundo milénio a. C.

O processo seguinte de leitura e análise bibliográfica contemplou as obras e os artigos que tinham a guerra como principal temática e que, ou em capítulos ou parágrafos, poderiam estudar o carro de guerra. Assim, devemos enfatizar o autor C. L. Crouch, com *War and Ethics in the Ancient Near East*⁷⁴; *Warfare in the Ancient World*, de Brian Todd Carey⁷⁵; Stefan G. Chrissanthos, com o livro *Warfare in the Ancient World. From the Bronze to the Fall of Rome*⁷⁶; de John Keegan, a obra *Uma História da Guerra*⁷⁷; e *War and Peace in the Ancient World*, de Kurt A. Raaflaub (editor)⁷⁸. Ainda com a mesma abrangência bibliográfica, há que referir a obra de Trevor Bryce, *Hittite Warrior*⁷⁹, onde, como o nome indica, o autor analisa quase todas as dimensões em torno da máquina militar hitita, bem como o artigo de Jürgen Lorenz e Ingo Schrakamp integrado na obra *Insights into Hittite History and Archaeology* e intitulado «Hittite

⁶⁶ BAINES e MÁLEK, *Cultural Atlas of Ancient Egypt*, 1980.

⁶⁷ BRYAN, «The 18th Dynasty before the Amarna Period», *The Oxford History of Ancient Egypt*, 2000, pp. 207-264.

⁶⁸ BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, 2003.

⁶⁹ DALLEY, «Assyrian Warfare», *A Companion to Assyria*, 2017, pp. 522-534.

⁷⁰ JOANNÈS (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, 2001.

⁷¹ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, 2005; Idem, *Life and Society in the Hittite World*, 2002.

⁷² BURNEY, «Chariots and Chariotry», *Historical Dictionary of the Hittites*, 2004, pp. 64-66.

⁷³ DREWS, *The End of the Bronze Age. Changes in Warfare and the Catastrophe Ca. 1200 B.C.*, 1993.

⁷⁴ CROUCH, *War and Ethics in the Ancient Near East*, 2009.

⁷⁵ CAREY, *Warfare in the Ancient World*, 2005.

⁷⁶ CHRISSANTHOS, *Warfare in the Ancient World. From the Bronze Age to the Fall of Rome*, 2008.

⁷⁷ KEEGAN, *Uma História da Guerra*, 1993.

⁷⁸ BELL, «Conflict and Reconciliation in the Ancient Middle East: The Clash of Egyptian and Hittite Chariots in Syria, and the World's First Peace Treaty between "Superpowers"», *War and Peace in the Ancient World*, 2007.

⁷⁹ BRYCE, *Hittite Warrior*, 2007.

Military and Warfare»⁸⁰. Devemos dar especial relevo às seguintes obras, pelo peso que lograram atingir na composição desta tese, devido à quantidade e qualidade de dados que forneceram: de William Hamblin, o livro *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC. Holy Warriors at the Dawn of History*⁸¹; *The Great Armies of Antiquity*, de Richard A. Gabriel⁸²; e o estudo de Yigael Yadin, *The Art of Warfare in Biblical Lands in the Light of Archaeological Discovery*⁸³. Para as questões bélicas do Corredor siro-palestino, importa referir a obra em conjunto de Mordechai Gichon e Chaim Herzog, intitulada *As Batalhas da Bíblia*⁸⁴, e ainda, de Boyd Seevers, *Warfare in the Old Testament. The organization, weapons, and tactics of Ancient Near Eastern Armies*⁸⁵. Sobre a guerra no Egito, há que distinguir o manual *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, de Javier Martínez Babón⁸⁶; de Ian Shaw, *Egyptian Warfare and Weapons*⁸⁷; *War in Ancient Egypt*⁸⁸, de Anthony Spalinger; e, por fim, as entradas sobre carros e logística⁸⁹ em *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, de Robert G. Morkot⁹⁰. Importa ainda frisar os três volumes de *A Guerra na Antiguidade*, coordenados por António Ramos dos Santos e José Varandas; igualmente os três artigos de Luís Manuel de Araújo sobre Kadech⁹¹, Meguido⁹² e a invasão dos «Povos do Mar»⁹³ (é esta a ordem pela qual estes surgem nos três livros), bem como os respectivos estudos de António Ramos dos Santos, em especial os intitulados «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia»⁹⁴ e «Um orçamento da guerra na Antiga Mesopotâmia»⁹⁵. Todos estes foram importantes meios para construir a análise relativa aos vários aspectos que circundam os carros de guerra, desde a forma como estes se

⁸⁰ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insights into Hittite History and Archaeology*, 2011.

⁸¹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, 2006.

⁸² GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, 2002.

⁸³ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands in the Light of Archaeological Discovery*, 1963.

⁸⁴ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, 2008.

⁸⁵ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, 2013.

⁸⁶ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, 2003.

⁸⁷ SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, 1991.

⁸⁸ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, 2005.

⁸⁹ Importa realçar ainda a obra de Tamás Dezső, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, 2012. Ainda sobre o tema da logística, importa referir dois artigos de Frederick Mario Fales, «Grain reserves, daily rations, and the size of the Assyrian army: a quantitative Study», publicado em *State Archives of Assyria Bulletin*, e «Palatial economy in Neo-Assyrian Documentation. An Overview» inserido na revista *Pasiphae*; cf. FALES, Frederick Mario, «Grain reserves, daily rations, and the size of the Assyrian army: a quantitative Study», *State Archives of Assyria Bulletin*, IV/1, 1990, pp. 23-34; e Idem, «Palatial economy in Neo-Assyrian Documentation. An Overview», *Pasiphae: Rivista di Filologia e Antichità Egee*, 11, 2017, pp. 271-294.

⁹⁰ MORKOT, «Chariot Warfare», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, 2010, pp. 65-66.

⁹¹ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, 2006, pp. 55-102.

⁹² Idem, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, 2008, pp. 89-133.

⁹³ Idem, «A Luta pela sobrevivência do Egito: A Expulsão dos “Povos do Mar”», *A Guerra na Antiguidade*, III, 2010, pp. 97-150.

⁹⁴ SANTOS, António Ramos dos, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, 2006, pp. 33-53.

⁹⁵ Idem, «Um Orçamento da Guerra na Antiga Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, II, 2008, pp. 49-60.

organizavam e combatiam em batalha, à forma como eram produzidos, comprados e distribuídos.

Por último, foram analisados os livros e os artigos que tinham como tema basilar os carros de guerra e dos vários campos relacionados com estes veículos; na exposição destes estudos tentaremos, o melhor possível, apresentar as obras dentro dos vários contextos de abordagem científica. Apesar de muitas destas serem «catalogadas» de gerais no âmbito específico dos carros de guerra, também contêm análises a campos concretos; assim, a apresentação bibliográfica será organizada em obras e artigos gerais relativos aos aspectos tipológicos, aos cavalos e a outros equídeos, sobre o *modus operandi* dos vários modelos de carros de guerra, sobre os elementos relacionados com os sistemas de comando e composição dos esquadrões de veículos e, ainda, a sua produção, e factores de cariz logístico, como a alimentação e o transporte. Começamos por referir duas obras de ampla observação: a primeira editada por André J. Veldmeijer e Salima Ikram, intitulada *Chasing Chariot. Proceedings of the First International Chariot Conference*, de que vários artigos relevantes são mencionados em rodapé⁹⁶.

Em segundo lugar, com artigos maioritariamente da autoria de Mary Littauer e de Joost Crouwel, uma compilação editada por Peter Raulwing⁹⁷, intitulada *Selected Writings on Chariots, Other Early Vehicles, Riding and Harness*, sendo de sublinhar os seguintes estudos: «The Military Use of the Chariot in the Aegean in the Late Bronze Age»⁹⁸, focado nas valências tácticas dos carros de guerra⁹⁹; também com esta temática, o artigo «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece»¹⁰⁰. Na mesma compilação, sobre os sistemas de

⁹⁶ Dentre vários, realçamos os seguintes: ABBAS, «A Survey of the Diplomatic Role of the Charioteers in the Ramesside Period», *Chasing Chariots*, 2013, pp. 17-27; CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamon – an update», *Chasing Chariots*, 2013, pp. 73-93; SABBAHY, «Depictional study of chariot use in New Kingdom Egypt», *Chasing Chariots*, 2013, pp. 191-215. Hermann Genz aborda o interessante assunto da introdução e do desenvolvimento do carro de guerra durante o segundo milénio a. C.; cf. GENZ, «The Introduction of the Light, Horse-Drawn Chariot and the Role of Archery in the Near East at the Transition from the Middle to the Late Bronze Ages: is there a connection?», *Chasing Chariots*, 2013, pp. 95-105.

⁹⁷ Deste autor há que realçar ainda a obra RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans. Foundations and Methods of Chariotry Research from the Viewpoint of Comparative Indo-European Linguistics*, 2000.

⁹⁸ LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Aegean in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 75-99.

⁹⁹ Sobre este assunto, há que salientar um artigo de Fabrice De Backer; cf. DE BACKER, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», *Ugarit-Forschungen*, 41, 2009, pp. 1-17.

¹⁰⁰ LITTAUER e CROUWEL, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 66-74.

atrelagem¹⁰¹, devemos realçar «Chariots with Y-Poles in the Ancient Near East»¹⁰² e «A Pair of Horse Bits of the Second Millennium B. C. from Iraq»¹⁰³. Os artigos «The Origin and Diffusion of the Cross-Bar Wheel»¹⁰⁴ e «The Origin of the True Chariot»¹⁰⁵ focam-se no desenvolvimento do próprio carro e de alguns aspectos relativos a este. Ainda sobre este tema, importa salientar um ensaio de P. R. S. Moorey, intitulado «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.»¹⁰⁶, e de Robin Archer o artigo «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of the cavalry»¹⁰⁷.

Outras obras merecem ser enfatizadas, como os dois estudos de Duncan Noble, *Dawn of the Horse Warriors. Chariots and Cavalry Warfare 3000-600 BC*¹⁰⁸ e o artigo «Assyrian Chariotry and Cavalry»¹⁰⁹. Com abordagens latas, tanto em termos cronológicos como nas temáticas, realçamos, dos já mencionados Mary Littauer e Joost Crouwel, a obra *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*¹¹⁰, o livro *Wagon, Chariot and Carriage. Symbol and Status in the History of Transport*, de Stuart Piggott¹¹¹, e de Arthur Cotterell *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*¹¹². No mesmo contexto bibliográfico, a obra *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, de Tamás Dezső¹¹³, e ainda, de Nid Fields, *Bronze Age War Chariots*¹¹⁴. No que concerne aos artigos, há que distinguir um de Marian H. Feldman e

¹⁰¹ Sobre este assunto importa salientar ainda os dois artigos de Mary Littauer, «Bits and Pieces» e «The Function of the Yoke Saddle in Ancient Harnessing», ambos incluídos na obra *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*; cf. LITTAUER, «Bits and Pieces», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 487-504; e Idem, «The Function of the Yoke Saddle in Ancient Harnessing», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 479-486.

¹⁰² Idem e CROUWEL, «Chariots with Y-Poles in the Ancient Near East», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 238-245.

¹⁰³ LITTAUER e CROUWEL, «A Pair of Horse Bits of the Second Millennium B. C. from Iraq», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 515-518.

¹⁰⁴ Idem e Idem, «The Origin and Diffusion of the Cross-Bar Wheel», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 272-284.

¹⁰⁵ Idem e Idem, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, 2002, pp. 45-52.

¹⁰⁶ MOOREY, «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.», *World Archaeology. Weaponry and Warfare*, 18, 2, 1986, pp. 196-215.

¹⁰⁷ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *New Perspectives on Ancient Warfare*, 2010, pp. 57-79. Importa mencionar também o seguinte artigo: CHONDROS, MILIDONIS, ROSSI e ZRNIC, «The Evolution of the Double-Horse Chariot from the Bronze Age to the Hellenistic Times», *FME Transactions*, 44, 2016, pp. 229-236.

¹⁰⁸ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors. Chariot and Cavalry Warfare 3000-600 BC.*, 2015.

¹⁰⁹ Idem, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *State Archives of Assyria Bulletin*, IV/1, 1990, pp. 61-68.

¹¹⁰ LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, 1979.

¹¹¹ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage. Symbol and Status in the History of Transport*, 1992.

¹¹² COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, 2005.

¹¹³ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, 2012.

¹¹⁴ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, 2006.

Caroline Sauvage, intitulado «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East»¹¹⁵ e «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», de Fernando Quesada Sanz¹¹⁶.

Para a bibliografia relativa ao estudo dos cavalos e de outros equídeos, usámos o livro de Juliet Clutton-Brock, *Horse Power*¹¹⁷, bem como o artigo de Dorcas Brown e David W. Anthony, intitulado «Bit Wear, Horseback Riding and the Botai Site in Kazakstan»¹¹⁸, sendo neste estudo ainda abordados aspectos relativos a sistemas de atrelagem e desenvolvimento dos carros de guerra. Devemos também salientar o artigo de Pita Kelekna, «The Politico-Economic impact of the Horse on Old World Cultures: An Overview»¹¹⁹; *Early Riders. The Beginnings of Mounted Warfare in Asia and Europe*, de Robert Drews¹²⁰; o artigo «The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia», de Juris Zarins¹²¹; e de Philip Sidnell, o livro *Warhorse. Cavalry in Ancient Warfare*¹²².

Sobre a composição dos esquadrões, embora esta temática seja abordada ao longo de muitas das obras já referidas, importa frisar os artigos de Stephanie Dalley, «Foreign Chariotry and Cavalry in the Armies of Tighth-Pileser III and Sargon II»¹²³, e «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», de Fabrice De Backer¹²⁴.

Sobre estudos feitos em Portugal relativos ao tema dos carros de guerra, há que sublinhar o artigo de Pedro Barbosa, «O carro de guerra na Antiguidade»¹²⁵, que trata o assunto com uma perspectiva de ampla observação dos vários contextos em que esta arma esteve inserida; também «O cavalo no Egito Faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», de Luís Manuel de Araújo¹²⁶, onde, e como o título indica, o autor procurou abordar as problemáticas do cavalo no Antigo Egito. Defendida em 2010, importa mencionar uma dissertação de

¹¹⁵ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *Egypt and Levant*, 20, 2010, pp. 67-181.

¹¹⁶ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, 2005, pp. 16-71.

¹¹⁷ CLUTTON-BROCK, *Horse Power. A History of the Horse and the Donkey in Human Societies*, 1992.

¹¹⁸ BROWN e ANTHONY, «Bit Wear, Horseback Riding and the Botai Site in Kazakstan», *Journal of Archaeological Science*, 25, 1998, pp. 331-347.

¹¹⁹ KELEKNA, «The Politico-Economic impact of the Horse on Old World Cultures: An Overview», *Sino-Platonic Papers*, 2009.

¹²⁰ DREWS, *Early Riders. The Beginnings of Mounted Warfare in Asia and Europe*, 2004.

¹²¹ ZARINS, «The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia», *Journal of Cuneiform Studies*, 30, 1, 1978, pp. 3-17.

¹²² SIDNELL, *Warhorse. Cavalry in Ancient Warfare*, 2006.

¹²³ DALLEY, «Foreign Chariotry and Cavalry in the Armies of Tiglath-Pileser III and Sargon II», *Iraq*, 47, 1985, pp. 31-48.

¹²⁴ DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, 2014, pp. 19-47.

¹²⁵ BARBOSA, «O Carro de Guerra na Antiguidade», *A Guerra na Antiguidade*, III, 2010, pp. 281-296.

¹²⁶ ARAÚJO, «O cavalo no Egito Faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, 2016, pp. 188-198.

mestrado intitulada *The Origin and Spread of the War Chariot*¹²⁷, elaborada por Elias Pinheiro, onde encontramos bastante desenvolvidas as questões da origem do carro no Extremo Oriente. Por fim, há que referir o artigo «Os Carros de Guerra na Antiguidade», de Eduardo Ferreira e José Varandas¹²⁸.

¹²⁷ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, 2010.

¹²⁸ FERREIRA e VARANDAS, «Os Carros de Guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, 2016, pp. 139-174.

CAPÍTULO I

O CARRO DE GUERRA: UMA NOVA ARMA

O carro de guerra é uma estrutura de locomoção compósita, feita maioritariamente de madeira, mas também com componentes de metal e de outros materiais, como peles, fibras animais e vegetais, entre outras¹²⁹. Esta arma foi, de uma forma geral, um elemento bélico desenvolvido no Médio Oriente durante o terceiro milénio a. C., tendo depois uma considerável evolução na primeira metade do segundo milénio a. C.¹³⁰ Este desenvolvimento é, sobretudo, resultado da introdução do cavalo domesticado¹³¹, vindo das estepes da Eurásia. O surgimento de um animal mais móvel, rápido e mais fácil de controlar¹³² (quando comparado com outro tipo de equídeos), permitiu aos poderes vigentes desenvolverem tecnologicamente os seus esquadrões de carros de guerra, que até então eram, na melhor das hipóteses, forças que podiam causar algum pânico e seriam acima de tudo elementos que condicionavam o moral das linhas inimigas e que podiam também servir de meio de transporte para chefes e para militares¹³³. Os «carros» sumérios (c. 2500 a. C.¹³⁴) eram pesados, com rodas compactas, puxados por onagros, híbridos ou asnos. Será este veículo o primeiro carro de guerra? No sentido da criação de uma tradição de utilização de veículos com rodas na guerra, parece que sim. Mas catalogar este «carro» ao mesmo nível dos que iriam surgir no segundo milénio pode ser bastante discutível, pois em termos práticos a «carroça adaptada à guerra» de origem suméria não pode ser equiparada aos carros de guerra posteriores. Naturalmente, estas funções patentes em contexto sumério continuaram presentes, mas com o desenvolvimento do carro de duas rodas com raios, aliado à presença do cavalo como animal de tiro, novas formas de atrelagem¹³⁵ e também alguma evolução dos sistemas tácticos, o carro de guerra tornou-se num elemento paradigmático e definidor de uma nova forma de fazer a guerra nos territórios do Médio

¹²⁹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 85-90.

¹³⁰ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 104; CUMIN, *Histoire de la Guerre*, p. 91.

¹³¹ KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 240.

¹³² DOWNS, «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», *American Anthropologist*, 63, p. 1200.

¹³³ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 20. Apesar da aparente pouca eficácia que estes «carros» podiam ter em caso de conflito, isso não significava necessariamente que estes, em caso de necessidade, não pudessem ser utilizados em combate. Existem provas iconográficas da utilização deste veículo no combate, nomeadamente no Estandarte de Ur.

¹³⁴ KELEKNA, «The Politico-Economic Impact of the Horse on Old World Cultures», *Sino-Platonic Papers*, p. 12.

¹³⁵ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 118.

Oriente, Anatólia e Egipto, sendo bem conhecido, embora problemático, o seu uso para o choque entre forças antagónicas, como é o caso dos carros hititas (c. 1700-1180 a. C.¹³⁶). Esta arma só atinge o máximo da sua potencialidade quando é utilizada à distância, com o arremesso de dardos ou de flechas, pois a «força» de um carro de guerra ligeiro reside na sua rapidez, manobrabilidade e versatilidade, e não tanto na força do choque¹³⁷. Já os veículos de tipologia pesada, naturalmente, estavam morfologicamente mais preparados para o combate directo com o inimigo, apostando sobretudo na resistência da estrutura em detrimento da manobrabilidade.

Na fase de transição do terceiro para o segundo milénio a. C., fica claro que as sociedades que estavam na zona de convergência de influências vindas do Norte e do Sul começaram a sentir a necessidade de tornar o carro de guerra mais leve (em comparação com o veículo pesado utilizado na guerra pelos Sumérios), sendo aqui de destacar o Norte da Mesopotâmia¹³⁸. A finalidade seria potenciar o animal de tracção, mas também tornar o próprio carro mais manobrável e eficiente. Assim, maioritariamente no segundo milénio, os carros de guerra começaram a ser construídos em materiais mais leves, nomeadamente as madeiras, surgindo também a roda raizada¹³⁹, que irá substituir a roda maciça mesopotâmica.

Comum a todas as tipologias de carros é o condicionalismo que esta arma tem em certos momentos e determinadas geografias, visto que o carro de guerra só é eficaz se o terreno estiver preparado para essa realidade. Por exemplo, se a batalha for travada num terreno acidentado ou lamacento (principalmente junto a um rio¹⁴⁰), o comandante de um exército com carros de guerra ver-se-á impossibilitado de utilizar esta arma. Existem inúmeras referências a situações idênticas, e como exemplo veja-se o seguinte excerto¹⁴¹:

«O rei deu-me o carro, mas quando eu me fui embora entre o país e as montanhas, o carro partiu-se no meio, e agora quando eu viajo para e de lá não há carro para eu conduzir. Se agradar ao meu senhor, que o meu senhor me dê outro carro, para que eu consiga organizar o país até ao meu senhor voltar. Eu sou seu servo; que, o meu senhor, não me rejeite outro carro.»

Não é só a geografia que condiciona a utilização do carro de guerra, também o próprio momento da batalha pode ser um obstáculo para um líder militar que queira retirar o máximo aproveitamento do seu esquadrão. De uma forma geral, o carro de guerra é um elemento frágil,

¹³⁶ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 92; GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 71.

¹³⁷ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 5.

¹³⁸ CHRISANTHOS, *Warfare in the Ancient World*, p. 2; GOETZE, «Warfare in Asia Minor», *Iraq*, p. 125. Uma parte destas inovações já se começavam a observar durante o período de Ur III, como é o caso do uso do arco e flechas nos veículos com rodas.

¹³⁹ DREWS, *The End of the Bronze Age. Changes in Warfare and the Catastrophe Ca. 1200 BC*, p. 104.

¹⁴⁰ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 78.

¹⁴¹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 146 [trad. nossa].

logo não é propício à sua utilização em certos momentos da refrega. Esta arma é normalmente utilizada no início e no fim da batalha, primeiro para flagelar e flanquear as primeiras linhas inimigas e causar o máximo de caos e desorganização possível¹⁴², e no final da batalha para perseguir, caso fosse seguro, os inimigos em fuga. Assim, devido às características morfológicas do carro de guerra, este não podia, em condições normais, ser utilizado no momento em que as forças de infantaria entravam no combate corpo-a-corpo, pois a falta de espaço tornava impossível a movimentação do veículo, além de este poder sofrer grandes danos. Assim, muitas vezes os oficiais de um exército optavam por utilizar o carro de guerra à distância, como plataforma de tiro¹⁴³, como foi o caso dos combatentes egípcios¹⁴⁴. Embora haja, por outro lado, muitos outros casos de utilização do carro para o choque, como anteriormente foi mencionado, este teria de ser preparado para essa realidade¹⁴⁵. Outro ponto importante é o custo que tinha a produção, a manutenção e a compra desta arma¹⁴⁶. Em torno da produção deste tipo de veículo, havia uma economia de escala que teria de envolver artesãos, carpinteiros, metalúrgicos, armeiros, produtores e tratadores de cavalos, entre outros¹⁴⁷.

A importância do carro de guerra não se esgota apenas no próprio campo de batalha, pois devido às suas características era também um bom meio de patrulhar os territórios que necessitassem de tal tarefa. No excerto anteriormente citado, é mencionado que o «vassalo» do rei danificou o seu carro enquanto organizava o seu «país». Este pode ser um indício do uso do carro de guerra na acção de patrulhar. Esta arma podia também ser utilizada como forma de comunicação entre exércitos, cidades e chefes.

Outro aspecto importante num carro de guerra é, naturalmente, a tripulação, a qual era, geralmente, composta por dois militares, um auriga e um soldado combatente¹⁴⁸, havendo excepções, como é o caso do carro de guerra hitita que transportava três militares, com a adição de um terceiro elemento, que no caso é o portador de escudo¹⁴⁹.

Por fim, há que mencionar a importância política, propagandística e simbólica do carro de guerra nas sociedades pré-clássicas. Talvez um dos exemplos mais paradigmáticos desta

¹⁴² Naturalmente, existem diferenças quanto à utilização dos carros de guerra. Este tema será desenvolvido no capítulo IV.

¹⁴³ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 4.

¹⁴⁴ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 68.

¹⁴⁵ A análise das tipologias será feita no capítulo II.

¹⁴⁶ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 70.

¹⁴⁷ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 190.

¹⁴⁸ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 58.

¹⁴⁹ BURNEY, «Chariots and Chariotry», *HDH*, p. 64.

relevância sejam as representações dos faraós na arte egípcia, com especial destaque para o Império Novo. Durante este período, nas representações bélicas o faraó era exibido sozinho em cima do seu carro de guerra, lutando com arco e flecha, tendo as rédeas presas à sua cintura, numa imagética propagandística de poder e afirmação da superioridade das Duas Terras sobre os seus inimigos. Há que referir também a presença desta arma nos desfiles e paradas militares, que eram realizadas não só no Egito¹⁵⁰ mas também na Suméria, como de resto o Estandarte de Ur pode comprovar.

1. A GÉNESE DO CARRO DE GUERRA

1.1. Rodas e carroças

Estruturalmente, o carro de guerra é constituído por dois elementos: a plataforma, ou a caixa do veículo, e as rodas, sejam estas quatro ou duas. Neste subcapítulo serão analisados precisamente estes dois factores, numa perspectiva de desenvolvimento, de difusão e de utilização prática, tendo especial atenção às aplicações bélicas destes elementos. A roda foi um objecto essencial para a movimentação e progressão das sociedades e dos exércitos, pois, para além de ter permitido a introdução de veículos nos campos de batalha e nos aparelhos logísticos, possibilitou também um comércio mais eficiente. No que concerne aos primeiros veículos, estes surgiram inicialmente com uma finalidade económica e comercial, sendo, mais tarde, adaptados à guerra. Assim, parece pertinente tratar estes dois elementos em conjunto, pois ambos estão profundamente relacionados.

Cerca de 6000 a. C., no Médio Oriente, e mais tarde na Europa, as comunidades humanas atingiram o nível necessário para se tornarem sociedades sedentárias, fixadas num determinado local, entrando em ruptura com o modo de vida previamente instituído que consistia em duas dimensões: a caça e a recollecção. A neolitização e, mais tarde, a revolução dos produtos secundários, permitiram ao homem desenvolver tecnologias que, entre várias finalidades, permitiram chegar ao objecto de estudo que aqui importa observar¹⁵¹.

Antes da invenção da roda como um elemento de auxílio à locomoção, já existiam na Mesopotâmia veículos compósitos, frequentemente chamados «trenós»¹⁵², ou então «carros de

¹⁵⁰ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, pp. 190-192.

¹⁵¹ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 13.

¹⁵² NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 29. Datável de c. 2500 a. C., chegou-nos um «trono trenó», colocado no túmulo da rainha Puabi no cemitério real de Ur (Período Dinástico Inicial). Este veículo é um claro exemplo da carga simbólica e de prestígio que este tipo de objecto possuía; cf. PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 16.

deslizar», dos quais foram encontrados alguns vestígios¹⁵³. Estas primeiras tentativas de utilizar uma plataforma para o transporte de mercadorias e de pessoas surgem, inicialmente, como pictogramas no nível IV de Uruk (c. 3400-3100 a. C.)¹⁵⁴, sendo que alguns destes «trenós» (Imagem 1) parecem estar sobre rolos, que podem ser troncos de árvore afeiçoados¹⁵⁵ com diâmetro considerável e variável, que acabam por fazer de «rodas» para a deslocação da estrutura móvel¹⁵⁶.

Segundo Littauer e Crouwel, seriam precisos, pelo menos, dois troncos para a deslocação do «trenó» ser eficaz, pois tinha de haver uma coordenação entre o rolo que progressivamente passava para a retaguarda do veículo e que posteriormente iria passar para a frente de novo, em relação ao rolo que ia fazer a função do anterior. Estes autores referem ainda a possível presença de cunhos rasos por debaixo da plataforma, onde, por sua vez, os rolos iriam ser colocados, como forma de manter o veículo relativamente estável¹⁵⁷. Teriam estes primeiros veículos alguma utilidade militar? Tudo indica que não, podendo antes ser utilizados para transportar algum tipo de abastecimento para um exército ou um chefe militar.

Muitos destes «trenós» tinham sobre a plataforma um palanquim, sugerindo que este veículo podia ser utilizado para o transporte de pessoas, reafirmando assim a ideia do transporte de altas hierarquias militares para um campo de batalha, embora pudessem também ser usados em contextos civis. No que diz respeito à tracção, esta

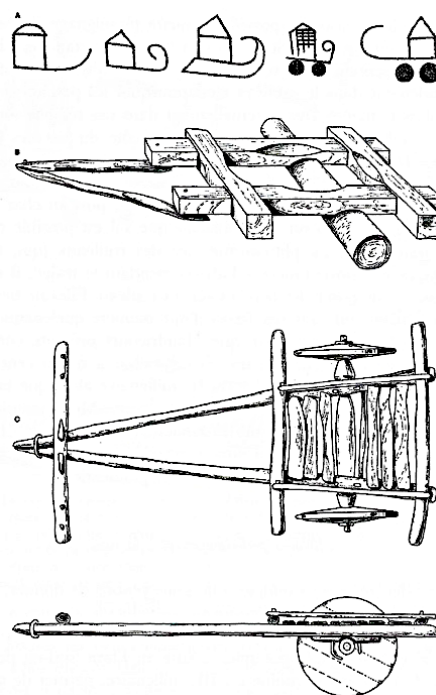


Imagem 1 - Representação de «trenós» e de plataformas rolantes datáveis do início do quarto milénio a. C. [retirado de LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 5].

¹⁵³ Na bibliografia de língua inglesa e francesa são normalmente utilizados os termos «travois»/«slide car»; cf. LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 8. Este tipo de transporte está também presente noutras regiões como o Norte da Europa (c. 7000 a. C.) e na Eurásia (c. 4000 a. C.); cf. PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 16. André Haudricourt e Gosta Berg propuseram uma evolução para o carro com rodas a partir do sistema de duas barras de madeira fixadas ao corpo do animal de tracção, mas Littauer questiona a existência deste tipo de «veículo» no Médio Oriente; cf. LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 4-6.

¹⁵⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130; NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 147; CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 68; e LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 4.

¹⁵⁵ RACCIDI, «Chariot Terracotta Models from Tell Arbid and Tell Barri. A Typological and Functional Analysis», *Proceedings of the 7th International Congress of the Archaeology of the Ancient Near East*, p. 673.

¹⁵⁶ Em última instância, estes troncos acabariam por dar origem aos eixos das rodas; cf. LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 4.

¹⁵⁷ Idem e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 8.

era feita, maioritariamente, por bovinos¹⁵⁸. Este tipo de veículo deveria ser especialmente utilizado para o transporte de mercadorias pesadas, como seria o caso de grandes blocos de pedra¹⁵⁹. A outra tipologia mencionada de veículos anteriores à invenção da roda consiste simplesmente em duas vigas de madeira cruzadas sobre os ombros de um determinado animal¹⁶⁰, provavelmente um bovino ou um equídeo (onagro, asno ou híbrido). Inicialmente, não parece ter havido qualquer tipo de rolo a auxiliar este tipo de meio de transporte, pois não era fisicamente possível colocar um rolo nas extremidades inferiores destas vigas. Para haver um elemento auxiliador, era necessária a presença de algum tipo de suporte onde estes rolos pudessem actuar, mas pensa-se que estes veículos mesopotâmicos, a existirem, nunca possuíram rolos, pois fisicamente estes não seriam especialmente vantajosos, já que o objecto estava mais adaptado para ser utilizado debaixo de uma plataforma rasa¹⁶¹.

A roda como elemento circular era já concebida pelas sociedades humanas ainda antes de estas percepcionarem o potencial de locomoção inerente a este objecto¹⁶². Esta era utilizada para a produção cerâmica¹⁶³ e, de certa forma, o conceito de colocar troncos seguidos sob um determinado elemento, que podia transportar¹⁶⁴ uma mercadoria ou simplesmente um bloco lítico de grandes dimensões, é uma forma rudimentar de utilizar a «roda». A roda foi uma extraordinária evolução tecnológica que permitiu à humanidade viajar de uma forma mais eficiente, transportar mais mercadorias e mais pessoas. Esta invenção foi, em grande parte, fruto da necessidade que as sociedades antigas tinham em transportar mercadorias, em maior quantidade e com mais eficiência¹⁶⁵. Assim, os efeitos comerciais, e até migratórios, foram imediatos¹⁶⁶. Já na guerra, o uso da roda é mais tardio, e à partida será datado dos primeiros «carros de guerra» sumérios do terceiro milénio, c. 2500 a. C.

¹⁵⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130.

¹⁵⁹ KRAMER, *The Sumerians*, p. 104.

¹⁶⁰ LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 8; trata-se de um meio de transporte muito idêntico ao verificado nas pradarias americanas, que foi utilizado pelos índios nativos; cf. SALONEN, «Notes on Wagons and Chariots in Ancient Mesopotamia», *Studia Orientalia*, p. 8.

¹⁶¹ LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, pp. 8-9.

¹⁶² PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 14.

¹⁶³ O papel da roda no contexto da produção cerâmica era essencialmente feito pela chamada roda de oleiro; cf. KOHL, *The Making of Bronze Age Eurasia*, pp. 74-75; OPPENHEIM, *Ancient Mesopotamia*, p. 324.

¹⁶⁴ A importância da roda para o transporte também se verifica nas estepes da Eurásia; cf. KELEKNA, «The Politico-Economic Impact of the Horse on Old World Cultures», *Sino-Platonic Papers*, p. 8; KOHL, *The Making of Bronze Age Eurasia*, pp. 14-15. Na Eurásia a arqueologia escavou bastantes vestígios da roda, sendo neste caso concreto a roda maciça. Por exemplo, um objecto de terracota, datável de c. 3950-3650 a. C., mostra o que aparenta ser rodas maciças. Também no Baixo Don foram descobertas rodas tipologicamente idênticas de madeira. Nas regiões a noroeste do Cáucaso foram encontradas rodas maciças de tipologia tripartida, datáveis do Bronze Médio; Idem, pp. 84-115.

¹⁶⁵ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 147; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130; e QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 18.

¹⁶⁶ KOHL, *The Making of Bronze Age Eurasia*, p. 15.

Quando foi descoberta a roda? A resposta a esta pergunta é, nos dias de hoje, de muito difícil resolução¹⁶⁷. Segundo Fernando Quesada Sanz, a roda terá sido desenvolvida no quinto milénio a. C., a par do surgimento das primeiras carroças, e da própria domesticação do cavalo¹⁶⁸. Já Philip Kohl sugere uma datação mais tardia ao dizer que os veículos com rodas só terão surgido, tanto na Europa como na Mesopotâmia, no quarto milénio a. C.¹⁶⁹ A ideia de «roda» como um objecto circular deve ser anterior ao quinto milénio a. C., e esta «tradição» deve fazer parte da vivência das sociedades humanas. Desde a revolução neolítica que, com o evoluir do tempo e do conhecimento comum, esta foi também sendo adaptada a várias funções distintas, acabando, eventualmente, por culminar na roda propriamente dita que permitiu ao homem criar meios de transporte, como as carroças, os carros, entre outros. Especificamente no que concerne à roda, não se sabe em que circunstâncias esta evolução tecnológica surgiu na Europa, na África e na Ásia. As evidências mais antigas da presença do que pode ser interpretado como uma roda advêm do Norte da Alemanha, em Flintbeck, com uma cronologia de c. 3600 a. C. Mas uma vez que esta é uma descoberta isolada, pouca relevância tem na problemática da invenção da roda como elemento de locomoção. Ainda em contexto europeu, situado no Horizonte Cultural de Baden (c. 3500-3350 a. C.), surge o que pode ser umas das primeiras evidências da presença de um veículo com quatro rodas. No caso do Médio Oriente, as datações são cronologicamente bastante próximas aos dois exemplos apresentados para a Europa. A descoberta de algumas tabuinhas de terracota nas ruínas queimadas do «Templo C» de Eanna, em Uruk IVa, mostram sugestivos pictogramas, onde estão representados veículos de quatro rodas, com o que aparenta ser uma estrutura superior, semelhante a um palanquim¹⁷⁰. Alguns restos de carvão do local, quando submetidos à datação por radiocarbono, forneceram um intervalo cronológico de 3500 a 3370 a. C.¹⁷¹. Fernando Quesada Sanz refere que muitos investigadores defendem uma rápida expansão, durante a fase final do quarto milénio a. C., por

¹⁶⁷ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 10.

¹⁶⁸ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, pp. 16-17.

¹⁶⁹ KOHL, *The Making of Bronze Age Eurasia*, p. 110.

¹⁷⁰ Na cronologia mencionada, o pictograma referente a «carroça» é apenas mencionado três vezes, enquanto que o associado ao «trenó», por sua vez, é referido trinta e oito vezes. O maior volume de referências a trenós sugere que durante a fase final do quarto milénio a. C. esta última tipologia continuava a ser mais utilizada que as recém desenvolvidas «carroças», especialmente no que diz respeito ao carregamento de mercadorias pesadas; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 11.

¹⁷¹ Estas balizas cronológicas têm de ser sempre postas em causa, pois só a casca e a madeira que está imediatamente depois desta é que são compostos por tecidos orgânicos vivos. Assim, a datação apresentada refere-se à época da construção do templo e não à fase em que ele foi destruído pelo fogo. Devido a este condicionalismo, a cronologia pode ser adiantada para c. 3300-3100 a. C.; cf. Idem, pp. 10-11; QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 17; PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, pp. 10-11; e NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 147.

todas as latitudes, chegando inclusive ao vale do rio Indo. Entre 3000 a. C. e 2500 a. C. o uso da roda maciça já estava difundido¹⁷² e embora a preferência pelo difusionismo da roda seja bastante forte, as cronologias presentes na Mesopotâmia e na Europa mostram que, também, não se pode deixar de parte a possibilidade de uma evolução paralela da roda¹⁷³, uma vez que esta foi uma tecnologia importante, tendo sido assimilada rapidamente pelas comunidades humanas que entravam em contacto com esta inovação. Por outro lado, a proximidade cronológica (c. 3500 a. C.) dos achados europeus e mesopotâmicos torna difícil equacionar uma progressão de influências, seja esta oriunda da Europa ou do Médio Oriente. Aliás, tal como se verifica para a domesticação do cavalo, o problema em identificar o denominador comum que despoletou o uso da roda como fonte de deslocação¹⁷⁴, faz com que a apresentação destes dados seja acima de tudo uma exposição de hipóteses. Os problemas de datação e o carácter único de algumas informações¹⁷⁵ fazem com que toda esta problemática tenha de ficar em aberto.

A primeira tipologia de roda a surgir no Médio Oriente foi um objecto maciço e pesado¹⁷⁶, de pequenas dimensões (Imagem 2), feito a partir de apenas uma peça

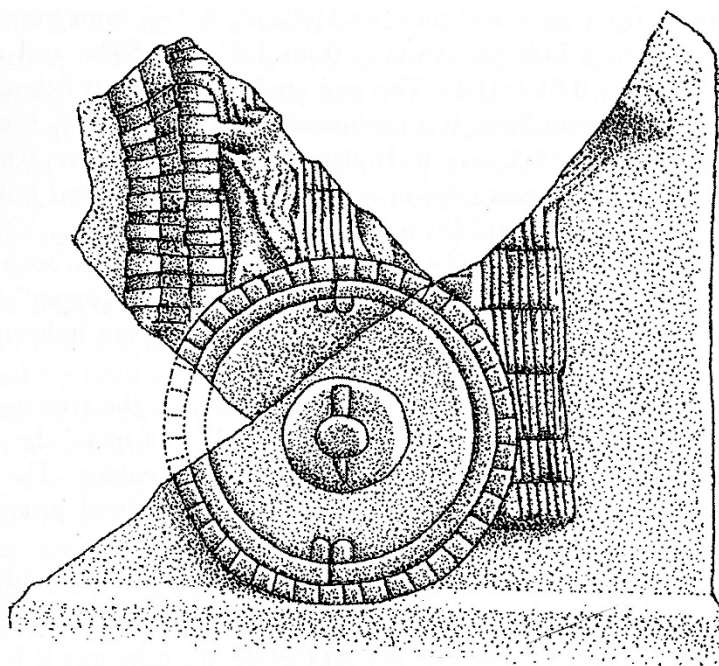


Imagem 2 - Representação de uma roda maciça numa estela de Gudea de Lagach [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Metal Wheel Tyres from the Ancient Near East», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 265].

de madeira (um tronco cortado na vertical e depois afeiçoado)¹⁷⁷. Esta seria a roda presente nos primeiros veículos representados nos pictogramas de Uruk IVa¹⁷⁸, que aparentemente não tiveram qualquer uso militar. Provavelmente a dimensão das rodas tornava estes veículos pouco

¹⁷² QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, pp. 17-18; Kohl sugere que o colapso dos povoados de Tripol'ye foi de certa forma responsável pela difusão do carro com rodas, pois segundo este autor os vestígios do uso destes veículos deu-se pouco tempo depois da queda desta cultura, c. 3500 a. C.; cf. KOHL, *The Making of Bronze Age Eurasia*, p. 111.

¹⁷³ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 147.

¹⁷⁴ *Ibidem*. Naturalmente, pode ter havido mais do que um epicentro de desenvolvimento tecnológico.

¹⁷⁵ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 147.

¹⁷⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 135.

¹⁷⁷ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 118; e HALTENBERGER, «Primitive Carriers in Land Transportation», *Bulletin of the American Geographical Society*, 47, 10, p. 740.

¹⁷⁸ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 119.

manobráveis e bastante frágeis quando conduzidos a velocidades consideráveis. A segunda tipologia é igualmente maciça, sendo agora compósita e diferindo do modelo anterior no método de construção. O fabrico consistia no corte de um tronco em três partes (Imagem 3), que por sua vez iria dar origem às três fracções da roda: a parte superior, inferior e intermédia¹⁷⁹. Estas três secções estavam presas por duas escoras, e a abertura central por onde passava o eixo das rodas podia ser uma simples perfuração, um elemento feito separadamente e depois introduzido no orifício central, ou podia ser deixado como uma parte mais grossa quando a prancha central fosse afeiçoada. Por sua vez, depois de o eixo passar pelo orifício, este era preso por cavilhas¹⁸⁰. Este método de construção terá permitido aos carpinteiros aumentar o diâmetro da própria roda, tornando-a mais resistente e funcional. Esta será a roda representada no chamado Estandarte de Ur, provando assim que este objecto já era utilizado na guerra. Gordon Childe defende que o nível de conhecimento tecnológico necessário para construir uma roda maciça tripartida sugere a existência de apenas um epicentro de desenvolvimento. Este investigador aponta a



Mapa 1 - Mapa relativo à distribuição das rodas maciças e maciças tripartidas pelo Médio Oriente, Anatólia, Europa e Eurásia [adaptado de QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 21].

Mesopotâmia como a região com maior probabilidade de ter sido a origem deste tipo de roda¹⁸¹.

A roda maciça teve um largo espectro cronológico e geográfico de utilização (Mapa 1): recorde-se, por exemplo, a descoberta de um veículo num túmulo em Lchaschen na Arménia, datável do segundo milénio a. C., contemporâneo do carro de guerra ligeiro. Este veículo não

¹⁷⁹ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 18; NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 118; LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 6-8.

¹⁸⁰ CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 71.

¹⁸¹ LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, pp. 10-11.

teria qualquer função militar, servia apenas para transporte de bens¹⁸². Devido ao bom estado de conservação deste carro, foi possível medir o tamanho das rodas e analisar a sua anexação à plataforma do veículo. Havia dois tipos de rodas, diferenciadas pelo seu tamanho: umas tinham cerca de sessenta centímetros de diâmetro, e as de maiores dimensões possuíam cerca de um metro e setenta centímetros, e estavam juntas a uma barra longitudinal que nas

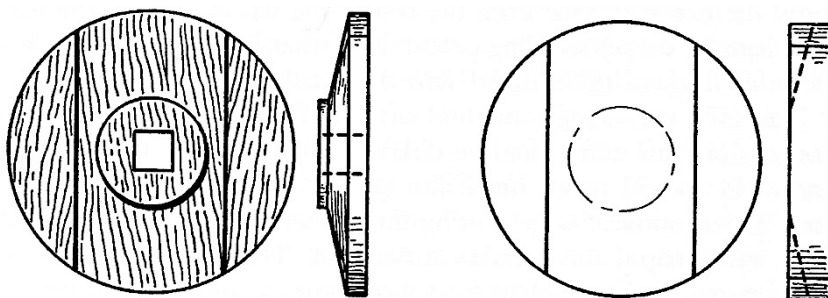


Imagem 3 - Fisionomia de uma roda maciça tripartida de madeira [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «The Origin and Diffusion of the Cross-Bar Wheel», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 277].

extremidades apresentava cavilhas, as quais por sua vez se encontravam ligadas a um eixo¹⁸³. Teriam os carros sumérios do terceiro milénio a. C. as mesmas características e dimensões? A distância cronológica e geográfica torna difícil e pouco aconselhável fazer tal comparação, especialmente no que diz respeito às dimensões. Qual a origem das madeiras utilizadas para estas rodas? Em primeiro lugar é necessário saber que tipo de árvore fornecia matéria-prima em condições para este tipo de construção. No seguinte excerto é possível verificar que pelo menos o carro sumério seria feito de álamo¹⁸⁴:

«[...]
Não cedro, não cipreste,
[...]
Não álamo como num carro,
[...]»

Na fonte, é referido o carro como um objecto comum, geralmente feito em álamo. Stuart Piggott defende que para a construção deste tipo de rodas eram necessários troncos de dimensões consideráveis, algo que o álamo podia fornecer. Este autor refere ainda que a origem da madeira, devido à necessidade de ela ter dimensões consideráveis, não seria oriunda de zonas desérticas/semidesérticas, ou de regiões com tipologias de estepe¹⁸⁵.

A roda raiada está directamente relacionada com o desenvolvimento do carro de guerra ligeiro, mostrando ser um elemento muito importante para o desenvolvimento do veículo como

¹⁸² QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 19.

¹⁸³ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 127.

¹⁸⁴ VANSTIPHOUT, *Epics of Sumerian Kings. The Matter of Aratta*, p. 79 [trad. nossa].

¹⁸⁵ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 17.

arma de guerra. Esta roda era mais leve e resistente¹⁸⁶, e embora não seja possível afirmar com certeza onde ela foi desenvolvida, existem alguns aspectos que podem ajudar a compreender a sua difusão. O carácter fragmentário de algumas evidências, em especial as oriundas das estepes, tornam complicado fornecer algumas respostas definitivas. Terá sido objecto de um desenvolvimento progressivo, no Médio Oriente, ou terá esta roda a sua origem na Eurásia? Ou terá esta roda sido inventada num sítio específico? Como Fernando Quesada Sanz refere, «se ha discutido mucho la cuestión y parece probable que deba considerarse la rueda de radios como una “invención” genial y no como la evolución lógica de la rueda maciza o de reja»¹⁸⁷.

Importa agora mencionar algumas evidências, de foro geográfico e cronológico, sobre as primeiras presenças da roda raiada, antes da sua vasta difusão. Os dados mais antigos da presença deste tipo de roda datam de c. 2000-1850 a. C., oriundos da Eurásia, sendo que esta descoberta consiste na presença de uma impressão da parte inferior de duas rodas, com pelo menos seis raios cada uma¹⁸⁸. Já na Anatólia (Imagem 4), oriunda de Kültepe, a roda raiada é documentada desde o início

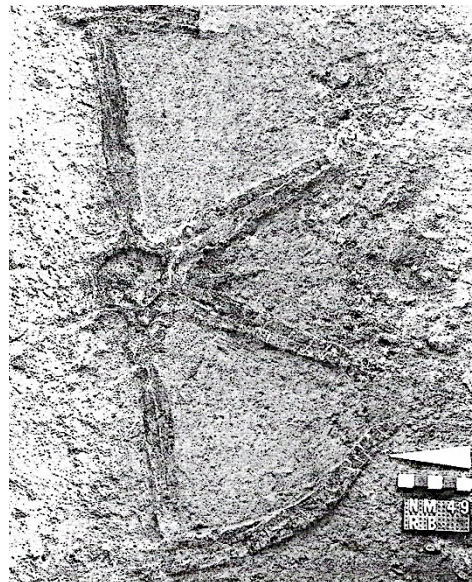


Imagem 4 - Roda raiada oriunda de Lidar Hoyuk [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «A Late Bronze-Age Spoked Wheel», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 318].

do segundo milénio a. C., com a representação num selo cilíndrico de um carro com rodas, sendo que cada uma possui quatro raios¹⁸⁹. No que diz respeito à representação tridimensional de um carro com rodas raiadas, esta surge pela primeira vez no palácio de Acemhöyük, a sul de Ancara, na Anatólia (c. 1800-1750 a. C.)¹⁹⁰. O espólio escavado forneceu oito exemplares de rodas raiadas (quatro completos e quatro incompletos), feitas em metal. A morfologia das rodas,

¹⁸⁶ DREWS, *The End of the Bronze Age. Changes in Warfare and the Catastrophe Ca. 1200 BC*, p. 105; QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 24.

¹⁸⁷ *Ibidem*.

¹⁸⁸ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, pp. 11-12. Apesar de haver fortes indícios que a roda com raios foi desenvolvida entre a Anatólia e o Norte da Mesopotâmia, não se pode descartar a possibilidade de desta tecnologia ser originária das estepes eurasiáticas, se bem que associados a esta possibilidade existam alguns problemas como a dificuldade de explicar a redução do número de raios em Sintashta, que mostra uma redução de seis para quatro presentes nos primeiros carros de guerra do segundo milénio a. C.

¹⁸⁹ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 177; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 147; LITTAUER e CROUWEL, «The Earliest Known Three-Dimensional Evidence for Spoked Wheels», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 289.

¹⁹⁰ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 24.

e a forma como os raios parecem ser construídos, com a dobragem das varas, sugerem uma preocupação com o aumento da resistência da roda. Segundo Littauer e Crouwel, este método¹⁹¹ é próximo do modelo de construção existente no Egipto, durante o Império Novo¹⁹². Cronologicamente, é plausível aceitar que a roda raiada surgiu primeiro na Anatólia e só depois se expandiu para as restantes sociedades pré-clássicas¹⁹³. Com o surgimento dos Hicsos, o Egipto adopta a roda com raios, desenvolvendo a partir desta o método da dobragem da madeira. Apesar de, aparentemente, haver uma consistência no que concerne ao método de construção, terão tido as primeiras tipologias de roda com raios uma elaboração diferente? Esta, a existir, deveria basear-se na inclusão de barras de madeira num elemento central, barras estas que deveriam ser fixadas e fortalecidas com cunhas.

Será a roda raiada um desenvolvimento feito com base noutra tipologia de roda? Oriundo de Tepe Hissar (actual Irão), foi descoberto um tipo diferente de roda, datado de c. 2100 a. C.¹⁹⁴, que consistia numa barra de madeira que ligava a face interior esquerda e direita da roda, sendo depois colocadas mais duas barras, de menor dimensão, que formavam os restantes «raios»¹⁹⁵. A presença deste tipo de roda estende-se até à Anatólia¹⁹⁶ e terá sido uma tentativa de tornar a anterior roda maciça mais leve, mais adaptada à guerra e às sociedades da fase de transição para o segundo milénio a. C.¹⁹⁷ Terá sido a partir da roda cruzada que a roda raiada se desenvolveu? A preocupação em tornar o carro mais leve, ao reduzir o peso das rodas, sugere uma relação entre ambas.

De uma forma geral, esta tipologia de rodas tinha inicialmente quatro raios e no século XIV a. C. passou a ter seis raios, podendo ter no primeiro milénio de oito a doze raios¹⁹⁸.

¹⁹¹ Entre as regiões onde terá sido desenvolvido, ou pelo menos onde há uma presença precoce deste método de construção da roda raiada. Há que destacar Lidar Höyük, sítio arqueológico junto ao rio Eufrates, na Anatólia; cf. LITTAUER e CROUWEL, «The Earliest Known Three-Dimensional Evidence for Spoked Wheels», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 291

¹⁹² Este tipo de construção está presente em alguns dos carros encontrados no túmulo de Tutankhamon (c. 1333-1323 a. C.) e em caixas decoradas do mesmo faraó, sendo também conhecido um exemplar do reinado de Tutmés IV (c. 1400-1390 a. C.). Este tipo de construção está também atestado em algumas pinturas tumulares do Levante e em monumentos votivos tebanos; cf. Idem, pp. 289-291.

¹⁹³ Gordon Childe defende que a roda raiada terá sido desenvolvida numa linha tecnológica que pouco terá a ver com a roda maciça tripartida presentes em algumas sociedades mesopotâmicas; cf. PIGGOTT, *The Earliest Wheeled Transport*, p. 103.

¹⁹⁴ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 13; LITTAUER e CROUWEL, «The Origin and Diffusion of the Cross-Bar Wheel», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 279.

¹⁹⁵ Idem, p. 272.

¹⁹⁶ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 14.

¹⁹⁷ Para mais informações sobre a roda cruzada veja-se LITTAUER e CROUWEL, «The Origin and Diffusion of the Cross-Bar Wheel», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 272-284.

¹⁹⁸ O caso dos carros micénicos é uma exceção, pois continuou a ser utilizada a roda com quatro raios; cf. QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carraje en España*, p. 24.

Normalmente as rodas dos carros de guerra tinham aproximadamente um metro de diâmetro e, frequentemente, eram revestidas a couro húmido, o qual quando secava impermeabilizava os vários componentes da roda¹⁹⁹. O método de construção destas rodas não era apenas a fixação de barras de madeira ao cubo ou cilindro central da roda. Os raios eram feitos de madeiras dobradas com ângulos de 90° e 60°, dependendo se a roda era de quatro ou de seis raios. A madeira teria de ser, naturalmente, bastante flexível e resistente, sendo de destacar a madeira de bétula, à qual seria ainda adicionado couro, tornando a roda raiada um elemento compósito²⁰⁰. Para Bela Sandor, uma roda de boa qualidade teria de ser o mais rígida possível, embora diga também que para o mundo pré-clássico o nível tecnológico dificilmente o permitia. Esta autora refere ainda, para além da rigidez, quais as outras características necessárias para uma boa roda, embora refira as contradições que estes factores trazem, pois seria difícil atingir um bom nível numa categoria sem menosprezar outras²⁰¹:

- 1 – Diâmetro: deveria ser largo para funcionar em terrenos macios e ásperos.
- 2 – Peso: deveria ser o menor possível por razões económicas e de performance.
- 3 – Distribuição do peso: deveria ser baixo para altas velocidades.
- 4 – Raios: deveriam ter boa flexibilidade para uma maior segurança.
- 5 – Rigidez da «jante»: deveria ser elevada para reduzir o nível de desgaste.
- 6 – Integridade das juntas: deveria ser elevada para aumentar a durabilidade.

Segundo Fernando Quesada Sanz, este tipo de construção, para além de estar presente no Egipto e na Anatólia, observa-se também no Levante e no Egeu²⁰². O aro exterior da roda é, igualmente, uma estrutura morfológicamente complexa, composta por peças de madeira dobrada e fixadas a bisel, sendo que o couro era um factor de agregação destas mesmas peças, permitindo que estas se mantivessem juntas entre si. Durante o primeiro milénio começa-se a verificar uma maior utilização de alguns elementos metálicos nas rodas, em especial na Assíria, e, mais tarde, nota-se o desenvolvimento de uma constituição dupla do aro da roda, sendo que o interior era composto por peças unidas a bisel e o exterior por quartos de círculo²⁰³.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ Para Joost Crouwel, a morfologia compósita é o principal factor para a resistência, solidez e flexibilidade que a roda raiada apresenta; cf. *Ibidem*.

²⁰¹ SANDOR, «Chariot's Inner Dynamics: Springs and Rotational Inertias», *Chasing Chariots*, p. 222.

²⁰² QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 24.

²⁰³ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 24.

Cerca de 1650 a. C., a roda raiada já é um elemento presente por todo o Médio Oriente²⁰⁴, Anatólia e Egipto, onde ela terá chegado com os Hicsos no século XVII a. C.²⁰⁵, sendo depois amplamente utilizada no Império Novo, nomeadamente nos carros de guerra. A aparente inexistência da roda no Egipto antes deste período é explicada pela pouca eficiência que este elemento possui num território desértico. Apesar de a roda estar pouco preparada para estas condições geográficas, num mural de uma fase de transição, entre a V dinastia (c. 2500-2300 a. C.²⁰⁶) e a VI dinastia (c. 2300-2180 a. C.²⁰⁷) está representada uma cena de cerco onde uma das escadas utilizadas possui rodas maciças²⁰⁸. No início da XVIII dinastia, o carro de guerra egípcio apresentava rodas com quatro raios cada²⁰⁹, como prova o veículo descoberto em Lucsor, e actualmente no Museu Arqueológico de Florença. Este carro apresentava duas rodas com quatro raios, sendo que cada uma tinha cerca de cem centímetros de diâmetro²¹⁰. Durante o reinado de Amen-hotep II foram introduzidas modificações nas rodas, passando a ter seis raios²¹¹. No túmulo do seu sucessor, Tutmés IV, foram encontrados fragmentos de um carro que apresentava características peculiares na caixa²¹². Numa observação da iconografia da época, conclui-se que este carro de guerra teria oito raios, característica apoiada pela descoberta de um veículo no túmulo de um oficial de polícia, onde as rodas possuem o mesmo número de raios²¹³. Há ainda que referir uma roda datável da Época Baixa (664-332 a. C.), este raro exemplar possuindo um diâmetro de noventa e seis centímetros, com seis raios, sendo que o modo como estes foram formados assemelha-se mais às tipologias iniciais do que ao método de construir durante os períodos anteriores do Egipto. Aqui, os raios estavam fixados a uma peça cilíndrica central de madeira, sendo que o diâmetro da parte interior desta peça era normal

²⁰⁴ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight Into Hittite History and Archaeology*, p. 138.

²⁰⁵ ARAÚJO, «O cavalo no Egipto faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, pp. 188-189. Hoje sabe-se que estas «invasões» tiveram alguns precedentes que remontam ao Império Médio. As «invasões» hicsas são uma problemática complexa, e visto que não é esse o propósito desta tese veja-se MOURAD, *Rise of the Hyksos. Egypt and the Levant from the Middle Kingdom to the Early Second Intermediate Period*, Archaeopress Egyptology 11, Oxford: Archaeopress Publishing, 2015; sobre o assunto veja-se também MARTINS, Daniela, «Até aos Pilares do Céu». *Estratégias de domínio político-administrativo na Síria-Palestina no reinado de Tutmés III*, dissertação de mestrado em História Antiga, Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2013.

²⁰⁶ ARAÚJO, *Grandes Faraós*, p. 22.

²⁰⁷ Idem, p. 23.

²⁰⁸ CREASMAN e DOYLE, «Overland Boat Transportation during the Pharaonic Period: Archaeology and Iconography», *JAEL*, p. 21.

²⁰⁹ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 180.

²¹⁰ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, pp. 178-179; FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 15.

²¹¹ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, 189-191.

²¹² Estas peculiaridades serão tratadas no capítulo II.

²¹³ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 68.

(cerca de sete centímetros) e o exterior era ligeiramente mais grosso. A roda em si era composta por seis pedaços de madeira afeiçoada e dobrada²¹⁴.

O aparecimento dos primeiros veículos está estreitamente relacionado não apenas com o desenvolvimento da roda, mas também com as necessidades que as sociedades pré-clássicas exibiam, seja para a guerra, para a política, para a agricultura²¹⁵, ou para o comércio. A sua evolução e difusão devem ter sido bastante idênticas, mas, tal como se verificou para a roda, a falta de dados conclusivos e a provável rápida difusão do veículo tornam complicado referir com certeza qual foi a origem dos primeiros carros com rodas²¹⁶. Durante o terceiro milénio surgem na Mesopotâmia e na Síria os primeiros veículos com rodas²¹⁷, não havendo certeza se os «trenós», anteriormente mencionados, as possuíam, ou se as representações mostravam na realidade rolos de madeira. Enquanto o vestígio mais antigo de um veículo com rodas mesopotâmico data de c. 2900 a. C.²¹⁸, na Síria²¹⁹ os primeiros exemplares, tanto de duas rodas como de quatro rodas, são ligeiramente mais tardios, datáveis de c. 2700 a. C.²²⁰, evidenciando assim uma difusão a partir da Mesopotâmia²²¹, em especial das carroças que não apresentam qualquer vestígio de assento²²², aproximando-se do carro sumério²²³. A presença de formas

²¹⁴ LITTAUER e CROUWEL, «An Egyptian Wheel in Brooklyn», *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 297-298.

²¹⁵ MÜHL, «“Metal makes the wheel go around”: The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», *AÖYPMATA*, p. 18.

²¹⁶ KOHL, *The Making of Bronze Age Eurasia*, p. 110.

²¹⁷ Philip Kohl, a partir da densidade de achados referentes a «carroças» existentes na Eurásia, sugere que os primeiros veículos foram desenvolvidos nas bacias hidrográficas do rio Don e do rio Volga; cf. Idem, p. 144.

²¹⁸ DREWS, *The End of the Bronze Age. Changes in Warfare and the Catastrophe Ca. 1200 BC*, p. 105. Em sumério os veículos com rodas (tanto de duas como de quatro rodas) que transportavam pessoas (em contexto civil e militar) eram normalmente identificados como ^{GIŠ}GIGIR/GIGIR₂, e em acádio eram *narkabtu*. Para as carroças que tinham a função de transportar bens materiais, era utilizado o termo ^{GIŠ}MAR.GID₂.DA, já em acádio era utilizado *eriquu* ou *sumbu*; cf. RACCIDI, «Chariot Terracotta Models From Tell Arbid and Tell Barri. A Typological and Functional Analysis», *Proceedings of the 7th International Congress of the Archaeology of the Ancient Near East*, p. 673; LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 3. Datável da fase final do terceiro milénio, e introduzido através do Cáucaso, conhece-se um tipo de carroça de quatro e de duas rodas maciças, que estavam fixadas a uma caixa que na parte superior apresentava algo muito próximo a um toldo. Não sendo este o objecto de estudo aqui proposto, para mais informações veja-se Idem e CROUWEL, «Terracotta Models as Evidence for Wheeled Vehicles with Tilts in the Ancient Near East», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 380-402.

²¹⁹ Os modelos e representações encontrados na região síria de Jazirah (Tell Brak, Tell Beydar, Tell Khuera e Tell Arbid) mostram carroças de forma trapezoidal no «escudo» frontal, sendo a parte superior curva. As decorações são escassas e não há exemplos de assentos na plataforma; cf. RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, p. 178.

²²⁰ Idem, pp. 177-178.

²²¹ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 43.

²²² Existem alguns exemplares na Anatólia (Karum Kanesh II) de veículos com quatro rodas, as quais são, frequentemente, representados a serem conduzidos por um auriga sentado; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, pp. 14-15.

²²³ RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, p. 186. Um selo oriundo de Mari mostra claramente um veículo que tipologicamente se aproxima muito do carro sumério; cf. Idem, p. 183.

mais rudimentares de transporte, como é o exemplo dos «trenós» puxados²²⁴ por bovinos, ajudam também a fortalecer a ideia da Mesopotâmia como centro difusor desta tecnologia para as restantes regiões do Médio Oriente²²⁵.

No caso concreto dos carros de quatro rodas com cobertura, Mattia Raccidi sugere uma proveniência diferente, defendendo que este tipo de veículos seria oriundo da Anatólia e da Transcaucásia²²⁶. Inclusive, é possível traçar uma relação entre os vestígios de carroças achados no Norte da Mesopotâmia com os presentes na região de Jazirah Inicial II (c. 2700-2600 a. C.). Ambos apresentam modelos em terracota com veículos de quatro rodas, com a parte frontal aberta e ligeiramente inclinada, tendo uma cobertura com decorações incisadas²²⁷. A representação de uma cobertura é devido à necessidade de haver uma superfície para decoração? Ou algumas carroças do terceiro milénio a.

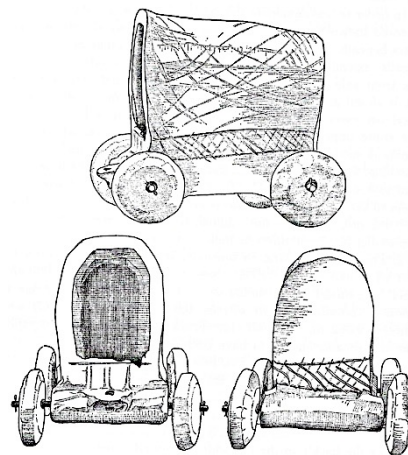


Imagem 5 - Representação de uma carroça de quatro rodas com toldo [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Evidence for Wheeled Vehicles with Tilts», *Selected Writings on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 382].

C. teriam algum tipo de cobertura? Este tipo de representação desaparece no final deste milénio (Imagem 5), dando lugar a um tipo de veículo que, segundo Mattia Raccidi, aproxima-se muito do que é representado no Estandarte de Ur²²⁸. Naturalmente, o desenvolvimento deste veículo estava dependente da existência de animais já domesticados com capacidade para puxar uma carroça, e também da invenção da roda como auxílio à locomoção²²⁹. A presença de animais para carga na Suméria está atestada pelos seguintes excertos²³⁰:

«[...]

“Agora, ele não deve colocar cereais em malas, ou dentro de carroças;
ele não deve ter aqueles cereais transportados pelas montanhas;
ele não deve tê-lo guardado em zonas de trabalho.
Se ele for capaz de vazar cereais para as redes
e carregar essas redes em asnos de carga
[...]

²²⁴ LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 3.

²²⁵ Idem e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 11.

²²⁶ RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, p. 186.

²²⁷ Idem, pp. 177-179.

²²⁸ A tipologia de veículos que surge no final do terceiro milénio apresenta uma plataforma inserida numa caixa alta, sendo o «escudo frontal» bastante elevado. A característica que mais aproxima este tipo de veículo do «carro» sumério é a presença de uma pequena plataforma trapezoidal colocada na retaguarda do veículo. Esta adição sugere que a tripulação seria de dois indivíduos, possivelmente um auriga e um soldado combatente; cf. Idem, p. 179.

²²⁹ LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 3.

²³⁰ VANSTIPHOUT, *Epics of Sumerian Kings. The Matter of Aratta*, pp. 71-77, [trad. nossa].

[...]
 Ele encheu as redes com cereais e empilhou-os, e adicionou algum para os dentes dos gafanhotos;
 ele carregou-os nos asnos de carga,
 e colocou remontas ao seu lado.
 [...]
 Quando o mensageiro chegou a Aratta,
 as pessoas de Aratta
 vieram a correr para contemplar junto aos asnos de carga.
 No pátio de Aratta
 o mensageiro empilhou porções de trigo, adicionando algo para os dentes dos gafanhotos.
 [...]»

Os veículos do terceiro milénio a. C. podem ser divididos em duas tipologias: os «carros» de duas rodas (Imagem 7) e as «carroças de quatro rodas» (Imagem 6). Datável de Nínive V (c. 2900-2500 a. C.)²³¹, num artefacto de terracota surge o primeiro vestígio de um veículo com rodas.

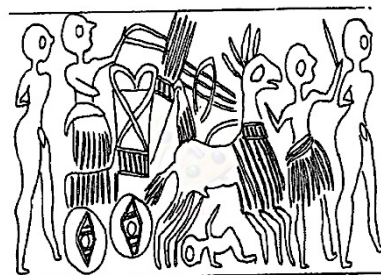


Imagem 6 - Detalhe de um selo cilíndrico datável do período do Dinástico Inicial [retirado de JANS e BRETSCHNEIDER, «Wagon and Chariot Representations in the Early Dynastic Glyptic», *Subartu*, IV, 2, p. 190].

Mais tarde, na segunda metade do terceiro milénio a. C., verifica-se um florescer civilizacional na Síria, surgindo assim alguns sinais de escrita e de arquitectura monumental. São numerosas as representações de veículos com rodas nos territórios a oeste do rio Khabur durante esta cronologia, realidade que pode ser espelho das próprias características da região, pois esta é seca e com pouco potencial agrícola, o que obrigou os residentes a optarem pela pastorícia em detrimento da agricultura. A necessidade de subsistência deve ter estimulado o maior uso de veículos por estas sociedades, realidade que está bastante bem atestada, não só em modelos de carroças, mas também em selos, onde os veículos surgem em contexto bélico e económico²³². Textos oriundos de Ebla²³³ e de Tell Beydar mencionam que havia artesãos especializados em produzir «carros» e carroças, e todos os componentes que lhe estavam associados, como são os casos dos têxteis, metais, madeiras e animais de tracção²³⁴. Como eram formadas estas oficinas? Em que circunstâncias estes

²³¹ Depois do colapso do sistema de Uruk no final do quarto milénio a. C., emerge no Nordeste da Síria a cultura de Nínive V. Esta é caracterizada pela ausência de urbanismo, a arquitectura monumental é inexistente e não possui escrita; cf. RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, p. 176.

²³² Aqui há que destacar o sítio de Tell Beydar; cf. Idem, p. 177.

²³³ Nestes textos é utilizado o termo ^{GIS}GIGIR₂-E₂, para identificar os veículos de quatro rodas com cobertura; cf. Idem, «Chariot Terracotta Models From Tell Arbid and Tell Barri. A Typological and Functional Analysis», *Proceedings of the 7th International Congress of the Archaeology of the Ancient Near East*, p. 673.

²³⁴ RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, pp. 175-177.

artesãos aprendiam o ofício? Tendo em conta a vasta colectânea de materiais que eram necessários para a construção de um veículo, estas oficinas teriam de estar coordenadas entre si, e teriam de trabalhar pelas mesmas medidas e sistemas de fixação de componentes, levando assim à criação de uma economia de escala bastante própria. Devido ao nível de especialização que cada um destes trabalhos apresentava, terá vindo o conhecimento do exterior? Da Mesopotâmia? Algures da Anatólia? Seria o conhecimento transmitido num sistema de mestre e discípulo?

Datáveis da fase de transição do terceiro para o segundo milénio a. C., modelos em metal de carroças com quatro rodas, oriundos do Corredor siro-palestino e da Anatólia, fornecem dados importantes sobre a morfologia destes veículos. Dos oito exemplares existentes, dois são oriundos da Síria e os restantes da Anatólia. Estes partilham



Imagem 7 - Detalhe de um selo cilíndrico sumério datável do período do Dinástico Inicial [retirado de JANS e BRETSCHNEIDER, «Wagon and Chariot Representations in the Early Dynastic Glyptic», *Subartu*, IV, 2, p. 189].

entre si o tipo de material de construção, o cobre puro, ou com alguns vestígios de outro tipo de metal, como é o exemplo do níquel. As técnicas de construção e a própria morfologia dos veículos é bastante idêntica²³⁵: todos possuem uma plataforma de formato rectangular, quatro rodas maciças e uma parte frontal elevada com dois semicírculos²³⁶. É necessário ainda mencionar que estes veículos apresentam algumas semelhanças com os «carros» sumérios.

Para Littauer e Crouwel, o sistema de atrelagem presente nestes primeiros veículos mesopotâmicos sugere que os animais de tracção seriam bovinos²³⁷, enquanto para Leo Oppenheim os bovinos não seriam utilizados como tracção nos primeiros veículos com rodas, eram sim usados essencialmente para o cultivo dos terrenos agrícolas²³⁸, sugerindo assim, necessariamente, que o animal de eleição para puxar estes veículos seriam os equídeos, como seria o exemplo dos asnos, onagros ou híbridos²³⁹. Esta ainda é uma problemática bastante discutida hoje no meio científico, e posteriormente as várias questões relacionadas com os equídeos serão abordadas. Em excertos retirados às chamadas «Leis de Eshnunna» (c. 2000 a.

²³⁵ LITTAUER e CROUWEL, «Early Metal Models of Wagons from the Levant», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 346.

²³⁶ Idem, pp. 336-346.

²³⁷ Idem, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 9; COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 39.

²³⁸ OPPENHEIM, *Ancient Mesopotamia*, p. 45.

²³⁹ Idem, p. 317.

C.), pode observar-se que tanto as carroças como os seus animais de tracção poderiam ser alugados²⁴⁰:

«[...]

3: O aluguer de uma carroça com o seu boi e um auriga é 1 *pan* [e] 3 *seah* de cevada.

Se for [pago em] prata, o aluguer é um terço de um *shekel*. Ele deve conduzi-la o dia inteiro.

[...]

10: O aluguer de um burro é 1 *seah* de cevada, e o preço do seu condutor é 1 *seah* de cevada. Ele deverá conduzir o dia inteiro.

[...]»

No primeiro exemplo, verifica-se, desde logo, que o veículo era traccionado por um bovino e não por um equídeo. É provável que o tipo de animal a ser utilizado como força de tracção estivesse relacionado com a tipologia de trabalho em que a carroça fosse utilizada, observando-se no segundo exemplo que também os burros podiam ser alugados. Verificamos também a presença de um elemento que teria a função de guiar o veículo. Embora no segundo excerto não haja menção a nenhum tipo de veículo, este pode estar subentendido pela presença do termo «condutor». Este tipo de aluguer não parece ter qualquer característica militar, pois para a actividade bélica não deveria ser esse o método utilizado; este frete seria sim de cariz comercial e social, de transporte de mercadorias e de pessoas, respectivamente.

Existem poucas representações iconográficas em contexto bélico onde estes primeiros veículos com rodas são visíveis, a grande maioria é exibida numa conjuntura política, de simbologia do poder. Todavia, oriundo de Tell Beydar, chegou-nos um exemplo²⁴¹ onde, pelo menos, três formas distintas de veículos surgem, no que aparenta ser uma representação de um cerco a uma cidade, ou fortaleza²⁴². Na representação iconográfica surgem, na parte inferior, dois tipos de veículos: o situado à esquerda aparenta ser algum tipo de máquina de cerco, como é o exemplo do aríete, enquanto na parte direita está representado um militar dentro de uma caixa com rodas. Será uma torre de assalto? Ou um dispositivo de protecção contra projecteis? É na parte superior da imagem que surgem duas carroças com assentos, havendo apenas um «militar» em cada veículo. Iconograficamente, talvez com a excepção da representação de um homem caído em frente ao animal de tiro²⁴³, nada sugere que estes indivíduos estavam a combater a partir de uma carroça. O que leva a crer que seria a representação de um chefe militar e que a presença do «militar» em queda será uma exibição da vitória deste mesmo chefe.

²⁴⁰ PRITCHARD, *ANET*, pp. 161-162 [trad. nossa].

²⁴¹ RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, p. 183.

²⁴² *Idem*, p. 182.

²⁴³ *Ibidem*.

No entanto, tudo indica que estes primeiros veículos não eram utilizados para a guerra, devido, essencialmente, a questões práticas de cariz tecnológico. Teriam estas funções de abastecimento a um exército em marcha? William Hamblin defende que, tal como os barcos e os animais de carga, as carroças seriam um importante meio de abastecimento das forças militares das sociedades do Médio Oriente²⁴⁴. Este tipo de veículo pesado seria uma excelente alternativa quando não fosse possível utilizar embarcações²⁴⁵, pois permitia um aumento quantitativo do que um grupo podia transportar, aumentando ainda a rapidez de deslocação. Importa ainda referir que este tipo de veículo permanece nas sociedades até aos nossos dias, mantendo, em muitos casos, funções idênticas.

1.2. Os primeiros «carros»

Antes de iniciar este subcapítulo, é pertinente delinear a razão de a análise do «carro» sumério estar a ser feita fora do âmbito tradicional dos restantes carros de guerra, os quais polvilharam os campos de batalha do mundo pré-clássico. A opção em tratar o «carro» sumério, e dos seus congéneres (veículos acádicos e neo-sumérios), à parte, prende-se essencialmente com as características que aproximam estes veículos mais das carroças do que dos carros que revolucionaram a forma de fazer a guerra entre estas sociedades²⁴⁶. Importa ainda referir que neste subcapítulo serão apenas analisados os veículos com rodas que foram utilizados na guerra até ao crepúsculo do carro de guerra ligeiro na primeira metade do segundo milénio a. C.

²⁴⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130.

²⁴⁵ A utilização de embarcações para transportar bens, exércitos, entre outros, é, normalmente, a opção mais rápida, segura e menos dispendiosa; cf. QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 18.

²⁴⁶ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52.

Tudo indica que inicialmente (antes de c. 2700 a. C.), os «carros» eram usados como elementos rituais e religiosos, mais com o objectivo de transportar imagens de deuses em procissões, e seriam traccionados por bovinos, não por equídeos. As primeiras evidências de veículos com uso militar datam de c. 2700 a. C., havendo investigadores que tendem a sugerir datações ligeiramente mais antigas. Este terá sido um período de incerteza, e também de

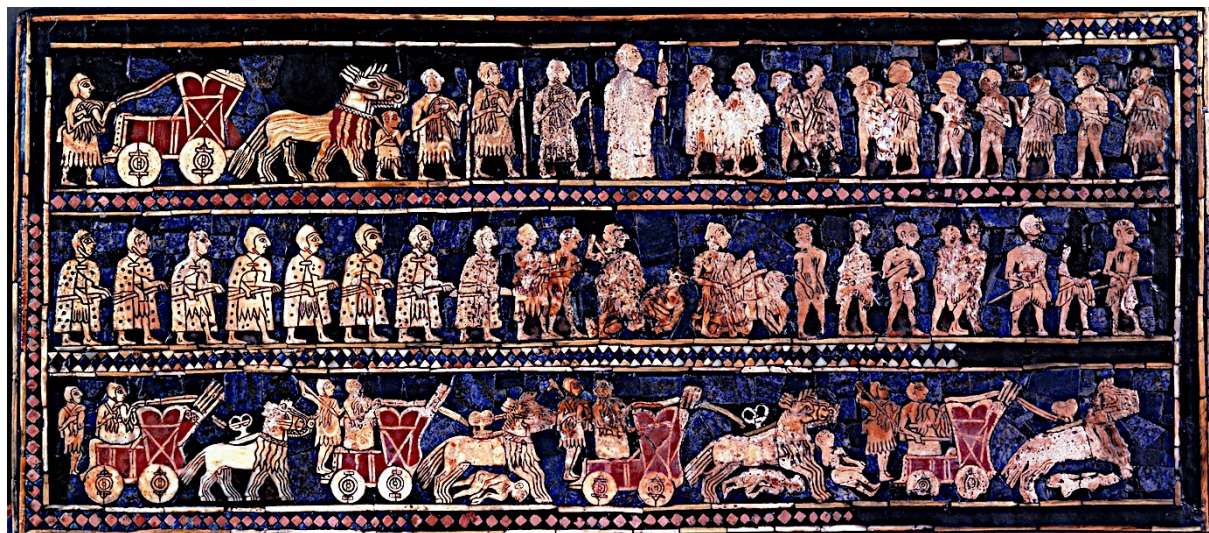


Imagem 8 - Estandarte de Ur, oriundo da cidade de Ur (c. 2500 a. C.) [retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Standard_of_Ur#/media/File:Standard_of_Ur_-_War.jpg].

desenvolvimento e de experiência no que concerne ao «carro» sumério. Só c. 2500 a. C. é que o «carro» sumério surge com algum nível de desenvolvimento. William Hamblin defende que inicialmente o «carro» seria utilizado apenas pelo monarca como meio de transporte para a batalha, mas com o tempo este e os seus oficiais aperceberam-se do potencial que o uso de um veículo na guerra tinha, assim passaram a utilizá-lo no combate. Consequentemente, outros membros da aristocracia suméria foram influenciados, dando origem aos esquadrões de «carros de guerra»²⁴⁷.

Em termos iconográficos, a análise do «carro de guerra» sumério pode focar-se, essencialmente, em dois artefactos: o Estandarte de Ur (c. 2500 a. C.)²⁴⁸ (Imagem 8) e a Estela

²⁴⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 134.

²⁴⁸ O Estandarte de Ur foi descoberto nas sepulturas reais da cidade que lhe dá o nome. É uma caixa rectangular que terá servido como caixa de som para um instrumento de cordas e a base da decoração era feita em lápis-lazúli; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 32. Também oriunda de Ur, e datável de c. 2500 a. C., foi descoberta uma estela danificada onde também se pode observar um «carro»; cf. COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 42. Este veículo de duas rodas está, muito provavelmente, representado num contexto de parada militar, pois não há qualquer combatente sobre o carro; William Hamblin defende que o objecto deve ser lido de baixo para cima, começando pelo registo inferior; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 49; BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, p. 227. Foi descoberto um selo cilíndrico em Uruk com a representação de um veículo com quatro rodas, que possui uma datação muito ampla (c. 2900-2300 a. C.); cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 132-136.

dos Abutres (c. 2600-2350 a. C.)²⁴⁹ (Imagem 9). Ambos apresentam tipologias de veículos diferentes, mas cronologicamente similares²⁵⁰, de tipologia pesada²⁵¹, sendo a maior distinção o número de rodas que os «carros» possuem. Enquanto no primeiro exemplo os veículos possuem quatro rodas com um eixo rotativo ou fixo em ambas as extremidades da plataforma²⁵², na Estela dos Abutres está representado um «carro de guerra» com apenas duas rodas²⁵³ com o eixo destas no centro da plataforma²⁵⁴. Ambas as representações apresentam rodas de tipologia maciça tripartida²⁵⁵. Outra diferença entre estas é a plataforma do veículo, na tipologia de quatro rodas a plataforma do «carro» será estreita e rectangular²⁵⁶, o que não permitiria aos militares estarem lado a lado no veículo, algo que não se verifica com o homónimo de duas rodas, embora pareça que apenas tem representado um militar no «carro». Se observarmos as rédeas, estas não estão a ser agarradas pelo soldado que maneja o dardo, mas sim por um auriga²⁵⁷, que por opção, ou por impossibilidade artística, não pôde ser incluído na cena. Ainda sobre a fisionomia da

²⁴⁹ Esta estela fragmentada foi erguida em honra da vitória de Eanatum, rei de Lagach, sobre Enakale, rei de Umma; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 55; FRANKFORT, *Kingship and the Gods*, p. 8. Datáveis do mesmo período existem mais quatro representações, três de Mari (no Médio Eufrates), e uma de Kich. Todas estas representam «carros» com quatro rodas; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 134.

²⁵⁰ *Ibidem*.

²⁵¹ A tecnologia associada ao fabrico e ao uso de «carros» durante o terceiro milénio a. C. terá chegado até Susa, pois aí foram encontrados vestígios de veículos tipologicamente próximos aos existentes na Suméria. A isto deveu-se a soberania que deverá ter existido de Lagach sobre o Elam, c. 2500 a. C.; cf. Idem, p. 72.

²⁵² KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 214; LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 16.

²⁵³ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 51-52; XAVIER HERNÁNDEZ e RUBIO, *Guerra Antigua y Medieval*, p. 22; FINK, «Battle-Description in Mesopotamia Sources I: Presargonic and Sargonic Period», *The Religious Aspects of War in the Ancient Near East, Greece and Rome*, p. 55.

²⁵⁴ Oriundo de Tell Agrab, e datável do Dinástico Inicial II (c. 2750-2600 a. C.), existe um modelo em cobre onde está representado um «carro» com duas rodas maciças, puxado por quatro equídeos. Apesar de possuir características próximas ao veículo presente na Estela dos Abutres, aqui é clara a presença de apenas um «militar», com a parte frontal do «carro» elevada. Assim sendo, este veículo será de uma tipologia diferente da presente? Tanto para o Estandarte de Ur, como para a Estela dos Abutres, há que referir ainda que este veículo não teria qualquer aplicação no campo de batalha, pois não seria possível utilizar um carro de guerra com apenas um efectivo, dado que este não conseguiria lutar e conduzir ao mesmo tempo. A par desta impossibilidade, este tipo de «carro» podia ter uma função de transmissão de informações entre exércitos e cidades; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 140-141; POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 22; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 30. Alguns investigadores defendem que o auriga representado no modelo de Tell Agrab está sentado sobre a barra, ou em pé, com cada membro nos lados da barra que liga o veículo ao jugo. Segundo alguns autores, este método ajudaria a dar equilíbrio e estabilidade ao veículo e ao auriga; cf. LITTAUER e CROUWEL, «The Vulture Stela and an Early Type of Two-Wheeled Vehicle», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 38-39; e também VILLARD, «Charrerie», *DCM*, p. 177.

²⁵⁵ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, pp. 18-20; FERRIL, *The Origins of War*, p. 40.

²⁵⁶ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 33; LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 16.

²⁵⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 57; Idem, pp. 139-140; GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52. No Estandarte de Ur, pelo menos, um dos aurigas parece possuir um machado, que seria utilizado em caso de emergência de um ataque ao «carro», ou de haver a necessidade de descer do veículo para combater apeado; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 138.

plataforma de ambos os «carros», vê-se que a parte frontal é bastante diferente entre ambos, pois os veículos presentes no Estandarte de Ur surgem com uma vanguarda bastante mais elevada quando comparada com os lados do mesmo veículo, servindo tal elevação para melhorar a protecção dos militares que nele estavam²⁵⁸. Já no exemplar presente na Estela dos Abutres não há qualquer elevação de nenhum lado do próprio «carro». Segundo William Hamblin, este veículo possuía uma aljava para os dardos²⁵⁹, com capacidade para oito dardos, e também um machado²⁶⁰. Há ainda que referir a presença de quatro equídeos (asnos, onagros ou híbridos) como força de tracção deste tipo de veículo²⁶¹. No Estandarte de Ur verifica-se ainda algum tipo de protecção ou adorno que era colocado no peito dos equídeos.

Será a tipologia presente na Estela dos Abutres um precedente directo do carro de guerra ligeiro? Com a excepção das rodas, que aqui são maciças, e da parte frontal da plataforma, que não apresenta nenhuma elevação considerável, a plataforma do veículo revela algumas semelhanças com os carros de guerra do segundo milénio a. C. A presença de dois tripulantes lado a lado nesta tipologia de duas rodas prova que a plataforma é suficientemente larga para poder albergar dois efectivos naquela posição, algo que é evidente nos carros posteriores.

No primeiro artefacto observa-se

um total de cinco

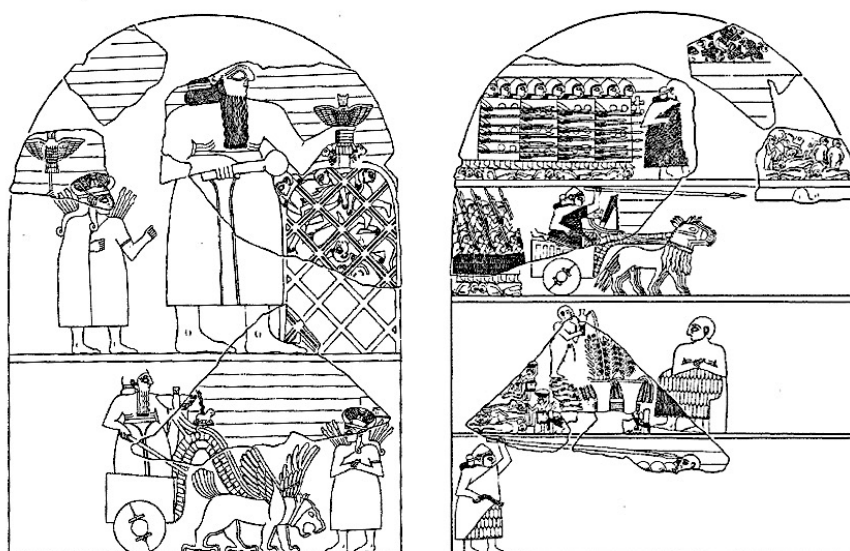


Imagem 9 - Estela dos Abutres, reinado de Eannatum de Lagach [retirado de <http://arthistorypart1.blogspot.com/2011/01/sumerian-art-stele-of-vultures.html>].

veículos²⁶², e um deles, na secção superior, aparenta estar representado num contexto de parada militar; já os restantes quatro, na divisão inferior, surgem numa conjuntura bélica. Verifica-se, inclusive, uma tentativa de recriar vários estágios de processo militar, pois o veículo mais à

²⁵⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137.

²⁵⁹ Segundo Nic Fields, um combatente experiente poderia atirar cerca de trinta dardos por minuto a uma distância de sessenta metros, com o veículo a movimentar-se entre catorze a dezassete quilómetros por hora; cf. FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 12.

²⁶⁰ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 31; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 57.

²⁶¹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 140; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 49.

²⁶² HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 137-138.

esquerda não aparenta estar em combate. Esta iconografia pode ser interpretada de duas formas: a cena do registo inferior representaria a progressão das várias fases da batalha e, também, a fase que a precede; ou o veículo exibido à esquerda poderia mostrar um comandante militar, o qual se mantém na retaguarda para melhor dirigir as suas forças. Ambas as possibilidades parecem plausíveis, seja este «carro» a ideia generalizada de uma coluna de marcha²⁶³, ou um oficial no comando nominal do exército sumério²⁶⁴. Como reforço a esta ideia, o auriga presente no «carro» mais à esquerda parece estar sentado²⁶⁵. Os restantes três «carros de guerra» estão, claramente, em combate. Verifica-se que os soldados combatentes estão a manejar uma arma de arremesso (dardo com ponta de cobre) numa posição de ataque²⁶⁶, vendo-se também soldados inimigos neutralizados a preencherem o chão do registo, e os próprios equídeos²⁶⁷ aparentam estar em movimento²⁶⁸. William Hamblin sugere ainda que a secção inferior seja a representação de uma linha de batalha de «carros de guerra»²⁶⁹.

Apesar destas representações, onde o «carro de guerra» é, indiscutivelmente, exibido a combater, as características deste (veículo de quatro rodas), parecem sugerir o oposto, pois aparenta ser pesado e instável, com pouca mobilidade, e não seria especialmente rápido²⁷⁰. De uma forma geral, os «carros de guerra» na Suméria são carroças adaptadas à guerra²⁷¹, com pouca capacidade militar. Também a presença de quatro equídeos como sistema de tracção do «carro» seria uma fonte de problemas. Deveria ser difícil para os militares responsáveis por este aspecto agrupar quatro equídeos, que tinham de ser compatíveis em termos de altura (devido ao jugo), peso, temperamento e género. Estes dois últimos aspectos deveriam ser especialmente importantes, pois no caso do género, por razões de acasalamento, os grupos deveriam ser compostos ou por machos, ou por fêmeas. O temperamento seria importante devido aos ritmos e vontades dos animais em questão. Veja-se, ainda, que nenhum dos equídeos utilizados nestes veículos seria à partida tão receptivo ao controlo como o cavalo. De facto,

²⁶³ Ou seja, o veículo representaria a fase da ida do exército para o campo de batalha.

²⁶⁴ Apesar da presença de veículos nas forças sumérias, é na infantaria que reside a capacidade militar dos reis e chefes militares. Sabe-se que haveria a manutenção algumas centenas de soldados profissionais e que o método de combate seria em «falange» com oito homens na linha da frente e com seis de profundidade; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, pp. 17-18.

²⁶⁵ Duncan Noble refere que este tipo de representação não é único na Suméria; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 31.

²⁶⁶ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 246. A única excepção será o militar presente no «carro» intermédio, o qual possui um machado, e que, à partida, não parece estar a ser utilizado de uma forma agressiva.

²⁶⁷ A problemática dos equídeos presentes nestes veículos será abordada no subcapítulo seguinte.

²⁶⁸ Parece haver nos equídeos um movimento contínuo, em o que está mais à direita se encontra numa posição de maior movimentação que os restantes.

²⁶⁹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 138.

²⁷⁰ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137.

²⁷¹ Idem, p. 135.

tanto o asno, como o onagro, bem como o híbrido, seriam mais difíceis de controlar, devido à sua teimosia e resistência à dor²⁷².

Como era utilizado o «carro de guerra» sumério? Embora a morfologia destes veículos e o armamento que neles seria utilizado, pareçam colocar de parte a possibilidade de uma utilização para o choque directo contra as linhas inimigas, não se pode de todo descartar a possibilidade de uma utilização do dardo como arma de confronto directo, onde o combatente sumério perfurava os inimigos com a ponta da arma. Mas, por outro lado, a presença de aljavas nestes veículos parece dar força a uma utilização do «carro» como arma de ataque à distância. Assim, os «carros» sumérios seriam utilizados como elemento móvel de tiro à distância²⁷³, fosse este utilizado no início da batalha, durante o combate de infantaria, ou no final (perseguição). Tacticamente, e também muito relacionado com o momento de utilização dos veículos em batalha, estes «carros» podiam ser dispostos na vanguarda, nas alas ou na retaguarda. Não existem dados que permitam concluir quais seriam as formas de os utilizar, obrigando a que esta problemática tenha de ficar em aberto. Mas a morfologia ambígua²⁷⁴ pode evidenciar que o «carro de guerra» da época fosse utilizado em todas as fases do combate, embora fosse pouco eficiente. Seria mais eficaz no caso de uma perseguição dos inimigos em fuga²⁷⁵, situação onde a mobilidade não seria tão necessária, e onde a velocidade do veículo deveria ser suficiente. Inclusive, é admissível interpretar que o «carro» mais à direita na secção inferior do Estandarte de Ur possa ser a representação de um veículo que esteja a perseguir, atropelar e espezinhar os opositores em debandada.

Para o caso do veículo de duas rodas presente na Estela dos Abutres, este teria mais mobilidade devido ao menor comprimento da plataforma, e pelo facto de possuir apenas duas rodas, diminuindo o atrito. No painel onde está representado este «carro», com o rei a manejar um dardo²⁷⁶, está também evidenciado um contingente de infantaria ligeira (sem escudo) e com lanças curtas e machados que, provavelmente, serviria como suporte apeado dos «carros de guerra» sumérios. Estas unidades tinham a função de proteger o «carro» de ataques inimigos feitos em zonas mortas, onde o soldado combatente não podia actuar. A presença do rei na vanguarda será uma representação idílica e propagandística, pois este estaria na retaguarda a organizar tacticamente as suas forças. Resta saber se na sua base esta é uma representação de

²⁷² KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 214; FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 10.

²⁷³ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 50.

²⁷⁴ Pois não aparenta ser especialmente preparada para nenhum tipo de combate específico.

²⁷⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 50; Idem, p. 138.

²⁷⁶ William Hamblin refuta a possibilidade de a arma ser um dardo, e defende que se trata de uma lança. Mas a presença de uma aljava com doze dardos prova o contrário; cf. Idem, p. 139.

como eram utilizados os «carros», pois assim o mais plausível seria o uso na vanguarda ou nas alas, sendo dos primeiros elementos a ser utilizado no combate. A infantaria pesada lutaria numa muralha de escudos²⁷⁷, enquanto tinha o apoio dos «carros», que por sua vez eram apoiados pela infantaria ligeira²⁷⁸. Importaria ainda saber, e não há aparente resposta, se os «carros» de quatro rodas teriam as mesmas funções e tácticas dos veículos de duas rodas.

Como já foi frisado, as características físicas dos «carros de guerra» deste período seriam pouco eficazes na guerra, fossem de quatro ou de duas rodas, embora seja evidente que este último tivesse mais potencialidades que o seu homónimo de quatro rodas. Este terá desaparecido dos campos de batalha durante os inícios do segundo milénio a. C., enquanto o modelo de duas rodas terá sido desenvolvido no sentido de se tornar um veículo mais leve, mais móvel e mais rápido. Possivelmente uma das grandes vantagens desta arma na guerra durante o terceiro milénio terá sido o peso psicológico que teria sobre a mentalidade e moral dos exércitos inimigos²⁷⁹, em especial os que não estavam familiarizados com tal aplicação bélica de veículos com rodas, pois a visão de uma vaga de veículos pesados, com a poeira e o barulho que deveriam provocar aquando da sua deslocação, deveria ter um forte efeito dissuasor no exército inimigo. Naturalmente, apenas uma função de condicionamento psicológico não serve para explicar a aplicação e simbolismo que estes «carros» lograram atingir na Suméria. Essa preponderância deve advir de um uso prático (de combate) nos campos de batalha da segunda metade do terceiro milénio a. C.

Todos os veículos presentes no Estandarte de Ur patenteiam bem a importância simbólica que estes pesados objectos móveis conseguiram adquirir no contexto das cidades sumérias²⁸⁰. Admitindo a secção inferior como uma representação das várias fases de uma batalha, então verifica-se aqui a preponderância que estes veículos tinham no seu contexto, tanto militar como político-social. No caso do veículo presente na secção superior, este podia ser o «carro» do monarca que surge destacado no centro da cena²⁸¹. Ainda na Estela dos Abutres observa-se um outro veículo, agora puxado por um felino alado, ou possivelmente um grifo. Esta é uma representação com contornos mitológicos, pois detecta-se na cena o estandarte militar de Anzu, que seria levado para o combate como confirmação da presença de Ningiursu,

²⁷⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 56-58; Idem, pp. 137-139.

²⁷⁸ Idem, p. 58.

²⁷⁹ Idem, p. 137; FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 11; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC – AD 500*, p. 17.

²⁸⁰ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 43.

²⁸¹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 32; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137.

deus da guerra e patrono de Lagach²⁸². Entemena terá ainda construído um «carro» ao qual deu o nome de «O carro de Ninguirsu [que acumula montes de enterros de inimigos mortos] derrotados nas terras estrangeiras». Este veículo terá sido um objecto cerimonial e de ritos²⁸³. William Hamblin observa o nome deste «carro» numa perspectiva diferente, e refere que este simbolismo é resultado da sua preponderância nos campos de batalha, e a carga divina que esta arma acaba por possuir seria um factor de terror que era imposto aos seus inimigos. Apesar de ser tardio, quando relacionado com as cronologias tratadas neste subcapítulo, de c. 1760 a. C., chegou-nos de Mari um texto do reinado de Zimrilim, onde este é aconselhado do seguinte²⁸⁴:

«Meu senhor debes preservar a tua dignidade real. Mesmo sendo o rei dos [nómadas] Haneos, és também o rei dos Acádios. Então o meu senhor não deve conduzir um cavalo, mas um carro de guerra com mulas, e manter o prestígio da sua soberania.»

Aqui observa-se que o «carro» é um símbolo de realeza, realidade adquirida pela aplicação paralela da arma na guerra²⁸⁵. Numa fase onde o cavalo já era um equídeo bastante bem difundido pelo Médio Oriente, a referência a mulas parece fazer um recuo cronológico até ao Dinástico Inicial II e III, o que sugere a presença de uma tradição e memória colectiva da importância do carro de guerra. Posteriormente, chega-nos o relato da construção de um «carro» cerimonial de Gudea de Lagach (c. 2155-2122 a. C.²⁸⁶), no período neo-sumério, em honra do deus Ninguirsu²⁸⁷:

«[...] Gudea verificou a madeira [para o veículo de guerra] peça por peça, com grande cuidado. A madeira *mes* ele suavizou, ele dividiu a madeira *khalub*, e ele ajustou-os para fazer o seu carro azul. [...] Ele decorou o carro com prata e lápis-lazúli, com setas salientes na aljava como [veios] nos «braços do guerreiro». [...] Ele atrelou [burros] machos. [...] Gudea adornou para Ninguirsu o seu esbelto estandarte e escreveu o seu nome [Ninguirsu] nele.»

O método e a descrição presentes neste excerto referem-se a um veículo de tipo eminentemente militar, mas que devido aos seus adornos poderá nunca ter sido utilizado na guerra, sendo apenas um objecto simbólico, com funções civis e religiosas. Existe uma outra fonte textual relativa a estes contextos, que descreve a utilização de um «carro de guerra» em combate²⁸⁸:

«O carro de guerra chamado de «E dominou a montanha» [...],
Trazendo terror e medo [ao inimigo],

²⁸² HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 55-56.

²⁸³ GARRISON, «Antiquarianism, Copying, Collecting», *ACAANE*, I, p. 36.

²⁸⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 140-141 [trad. nossa].

²⁸⁵ Idem, p. 141.

²⁸⁶ Idem, p. 104.

²⁸⁷ Idem, p. 143 [trad. nossa].

²⁸⁸ Idem, p. 144 [trad. nossa].

Puxado pelo burro «Alegremente-Relinchando-(ao)Vento»
 Atrelado com outros burros,
 A maça de sete espinhos, temerosa em batalha,
 Arma incomparável de Norte a Sul [...]
 A maça *mittu*, uma arma com cabeça de leão de pedra *hulalu*,
 Que não foge de terras inimigas [...]
 Nove estandartes
 A [maça] do «braço do guerreiro»
 O arco que ruga com uma floresta de árvores *mes*,
 Estas terríveis setas [*ti*] cintilando como um relâmpago em batalha
 Nas suas aljavas [*mar*] um leopardo e um leão [estão representados]
 Com uma serpente a agitar a sua língua
 As armas de batalha
 O poder da realeza [...]
 Gudea, rei de Lagach, dá como presente ao templo.»

Este excerto resume a importância do «carro de guerra» nos contextos onde este se encontra inserido, seja na Suméria (caso concreto), ou em qualquer outra região e cronologia onde esta arma esteja presente. Esta é, geralmente, símbolo do poder real, e num campo mais prático e militar, um objecto que traz «terror e medo [ao inimigo]». No «carro de guerra» estes dois aspectos estarão sempre interligados, e à partida a arma surge como elemento ritual, até porque a «cerimónia» onde ele está a ser utilizado é ela própria uma descrição de uma determinada batalha, onde o «carro de guerra» foi utilizado²⁸⁹. Há ainda que referir a menção ao uso de arco e flecha no «carro de guerra» de Gudea, referência que representa uma evolução do armamento utilizado, anteriormente, durante os períodos do Dinástico Inicial, onde o dardo era a arma de eleição. Seriam os «carros» neo-sumérios um sinal do futuro carro de guerra ligeiro? William Hamblin defende que sim, pois o uso de arco e flecha como arma de tiro sobre uma plataforma móvel será o apanágio dos veículos do segundo milénio a. C.²⁹⁰ Desde a existência paralela de veículos de quatro e de duas rodas na Suméria e na Acádia, até ao experimentalismo neo-sumério de utilizar o arco e a flecha como arma de tiro, a linha evolutiva presente nestes veículos, desde c. 2500 a 2000 a. C., pode ser considerada um desenvolvimento que, mais tarde, irá culminar no surgimento do carro de guerra ligeiro, depois de adicionados outros factores, que nesta remota e incerta cronologia não eram ainda suficientemente conhecidos.

No Estandarte de Ur e na Estela dos Abutres surgem dois tipos diferentes de atrelagem. Enquanto no primeiro o equídeo está preso ao veículo por um jugo colocado no lombo dos animais de tiro, já na Estela dos Abutres verifica-se que o jugo está fixado no que aparenta ser os ombros do animal. Ambos os exemplos datam de cronologias bastante próximas (c. 2500 a.

²⁸⁹ Provavelmente, estas não seriam as únicas situações onde veículos com rodas com funções militares seriam utilizados em processos rituais e religiosos.

²⁹⁰ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 144-145.

C.), logo, por que razão existem dois métodos diferentes de atrelagem? A razão de haver dois tipos diferentes de atrelagem pode advir da própria tipologia do veículo onde este sistema está a ser aplicado. No primeiro exemplo, a atrelagem parece ser mais rígida, algo que está em concordância com a morfologia da «carroça» de guerra representada. Por outro lado, na estela, sendo um «carro» de duas rodas, este seria mais rápido e, também, mais móvel²⁹¹, necessitando assim de um sistema de atrelagem mais versátil. Inclusive, este tipo de processo irá ser utilizado pelos carros de guerra do segundo milénio a. C., tanto no Egipto, como no Hatti e no Levante²⁹². Paralelamente a esta hipótese, a fisionomia do próprio equídeo poderá estar relacionada com a mudança de atrelagem. Uma observação sobre a iconografia dos animais de tiro representados não permite qualquer distinção entre estes, pois ambos aparentam ser bastante idênticos. Mas sabe-se que, por exemplo, o onagro não possuía ombros capazes de sustentar atrelagens, ao contrário dos asnos e dos híbridos. Então, para o caso do veículo representado na Estela dos Abutres, o equídeo representado seria um onagro, algo que para o caso dos «carros» existentes no Estandarte de Ur já seria possível, pois o jugo está assente no lombo, e não nos ombros²⁹³. Terá sido então a Suméria um dos focos de desenvolvimento, dos anéis para as rédeas²⁹⁴, como de resto se pode observar no Estandarte de Ur. Já o controlo dos equídeos era feito pelo meio de anéis nasais, método pouco eficaz, pois inadequado para a mudança de direcção, seria sim útil para travagens²⁹⁵.

«[...]»
Quando ele falou com as suas veias
o mensageiro apressou-se a esmagar como um novato solta a atrelagem de um carro;
Ele correu como um onagro a correr de um solo seco
[...]»

Este pequeno trecho²⁹⁶ permite, desde logo, provar, mais uma vez, a presença de «carros» em contexto sumério, embora este excerto seja originário de um texto épico com contornos mitológicos²⁹⁷, o que desde logo pode colocar alguns problemas de ordem prática. Mas a curiosa referência a um «novato» pode evidenciar algum tipo de treino²⁹⁸ específico, essencial para uma função tão particular, fosse este indivíduo um auriga (aprender a controlar e dirigir os animais de tiro) ou um soldado combatente do veículo (instruir-se como utilizar a

²⁹¹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137.

²⁹² FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 151-152.

²⁹³ CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 37. Como se verá no subcapítulo seguinte, a possibilidade de o onagro ter sido alguma vez utilizado como animal de tracção é bastante remota.

²⁹⁴ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52.

²⁹⁵ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, pp. 10-11 [trad. nossa].

²⁹⁶ VANSTIPHOUT, *Epics of Sumerian Kings. The Matter of Aratta*, p. 79.

²⁹⁷ Idem, pp. 49-50.

²⁹⁸ A problemática do treino será abordada no capítulo V.

arma em movimento). Tendo em conta esta fonte, apesar de o treino ser, à partida, realizado para preparar o militar para as adversidades de momentos onde a sua vida está em perigo, este por vezes pode vacilar. No que diz respeito às quantificações de esquadrões de «carros» sumérios, há apenas a referir um excerto de Entemena de Lagach (c. 2450 a. C.²⁹⁹) que diz o seguinte³⁰⁰:

«Enanatum, [pai de Entemena e] rei de Lagach, lutou com ele [Urluma de Umma] no campo de Ugiga, o campo de Ninguirsu. Entemena, filho amado de Enanatum, [ao comando do exército de Lagach], derrotou-o [Urluma]. Ele [Urluma] tinha abandonado sessenta equipas de asnos na margem do canal Lumaguirnunta, e deixou os ossos dos seus espalhados pela planície. [...]»

Desde já, impõe-se referir que esta batalha terá acontecido num terreno bastante apropriado para o uso desta arma, mas infelizmente não existem dados sobre como esta terá sido utilizada³⁰¹. Neste trecho observa-se a referência do abandono e captura de «sessenta equipas de asnos»³⁰² por parte de Urluma, rei de Umma, o que nos dá esquadrões de pelo menos sessenta veículos³⁰³. Mas será plausível que o rei inimigo não tivesse deixado todo o contingente para trás, até porque a razão para o abandono destas equipas deverá ter sido a recusa destes animais a transporem um rio. Logo, a quantificação de veículos neste esquadrão em concreto poderá ser mais elevada. Em nenhuma circunstância são mencionados os «carros de guerra», levando a uma premente questão: como conseguiu o rei de Umma transportar o objecto sem o elemento de tracção? Terá procedido à destruição destes? Visto que não tinha a possibilidade de os transportar, seria preferível desmantelá-los do que deixá-los à mercê do inimigo? Não há respostas para estas questões, o que obriga a que tenham de ficar em aberto. De uma forma geral, os chefes das cidades sumérias não deveriam conseguir dispor de um elevado número de «carros de guerra» em batalha. Assim, sessenta veículos seria uma quantificação plausível³⁰⁴ para o líder com acesso à demografia e com capacidade económica de os manter. Em situações onde se verifica a presença de um rei com mais possessões, como foi o caso de Lugalzagesi (c. 2350 a. C.³⁰⁵), que terá controlado todo o Sul da Suméria³⁰⁶, este poderia colocar em campo cerca de seiscentos «carros» para combater³⁰⁷. Em adição a estas

²⁹⁹ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 39.

³⁰⁰ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 61 [trad. nossa].

³⁰¹ Idem, p. 140.

³⁰² Um total de duzentos e quarenta equídeos.

³⁰³ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 62.

³⁰⁴ Idem, p. 140.

³⁰⁵ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 39.

³⁰⁶ Incluindo cidades como Ur, Uruk, Lagach e Umma; cf. BROSIUS, «The Near East», *A Companion to Ancient History*, p. 180.

³⁰⁷ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52.

problemáticas, há que referir a dificuldade que existiria em formar os grupos de equídeos que seriam utilizados nos esquadrões de «carros». Escavações em «túmulos reais» em Kich colocaram a descoberto diversas inumações com «carros» no seu interior³⁰⁸. Num texto oriundo da cidade de Churruapak, é referido um «chefe» de Kich que terá mandado reparar o seu veículo de guerra numa oficina do palácio desta cidade³⁰⁹.

Os veículos com rodas seriam também utilizados como meios de transporte para os líderes militares sumérios, bem como para o transporte de abastecimentos logísticos para os exércitos em campanha, permitindo que estes se mantivessem durante mais tempo e conseguissem também estender o território da campanha³¹⁰. Stephen Bertman faz ainda uma distinção, ao referir que seria o «carro» de duas rodas o veículo mais utilizado para estas funções³¹¹. Embora este tipo de veículos possa ter desempenhado esses serviços, como por exemplo o modelo, já referido,

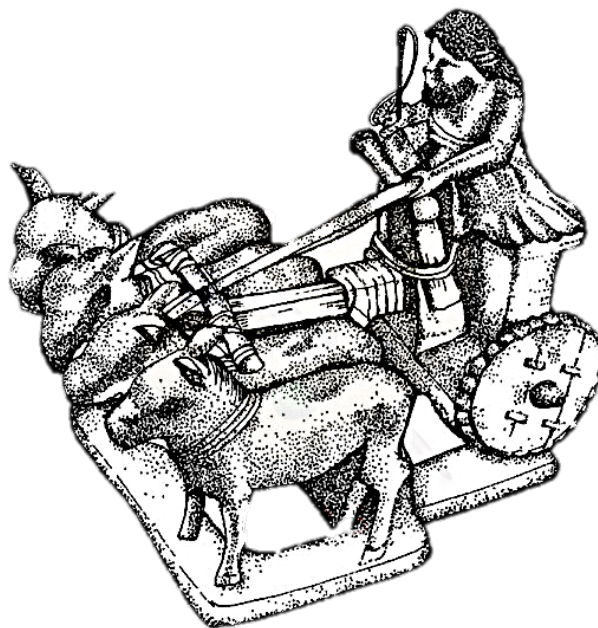


Imagem 10 - Modelo em cobre de um carro oriundo de Tell Agrab, datado do Período Dinástico Inicial II [retirado de FERRILL, *The Origins of War*, p. 41].

de Tell Agrab (Imagem 10), pois tinha as características necessárias para isso, de uma forma geral os «carros de guerra» de duas rodas também deveriam ter funções de combate em batalha.

Não há quaisquer dados sobre a hierarquia militar suméria relacionada com os «carros de guerra» desta região. Richard Gabriel refere que, durante o terceiro milénio a. C., o veículo sumério era utilizado, essencialmente, pela alta aristocracia e casa real³¹². Este fenómeno irá continuar durante o segundo milénio a. C., dado que a presença das altas classes nos carros de guerra é um apanágio de todos os exércitos que tinham esta arma nas suas linhas³¹³.

³⁰⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 45.

³⁰⁹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52; Evidências de Fara associam o poder real e organização com o «carro de guerra» do «chefe» de Kich; cf. MOOREY, *Kish Excavations 1923-1933* p. 42.

³¹⁰ A utilização do veículo com rodas como meio de transporte difundiu-se rapidamente pelo restante Médio Oriente e Europa; cf. COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, pp. 42-43; GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 51; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130.

³¹¹ BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, pp. 265-266.

³¹² GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52.

³¹³ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 152.

Inicialmente pensava-se que depois da conquista acádica da Suméria, feita por Sargão, o uso de veículos com rodas na guerra tinha terminado³¹⁴. Esta tese, defendida por Littauer e Crouwel, estava suportada pela falta de evidências de «carros» sob o domínio dos Acádios (c. 2288-2111 a. C.³¹⁵), pois, segundo estes autores: «the evidence for the use of war-carts in warfare, for which they were clearly unsuitable, fades rapidly after the middle of the third millennium»³¹⁶. A descoberta de selos cilíndricos em Nagar (Norte da Síria)³¹⁷, veio mudar completamente a imagem que a comunidade científica tinha sobre a presença e utilização de veículos nos campos de batalha. Estes artefactos provaram que, durante o período acádico, o «carro de guerra» foi realmente utilizado para o combate. Cronologicamente anterior a estes selos, numa estela vitoriosa erigida durante o reinado de Sargão, entre c. 2288-2235 a. C.³¹⁸, em Susa, o rei aparenta estar sobre um veículo, tal como acontecia na Suméria antes da conquista. Devido ao estado de deterioração que a estela apresenta não é possível afirmar, com certezas, se está lá representado um veículo, mas essa possibilidade não pode ser posta de parte³¹⁹.

Cronologicamente, as evidências de «carros» em contextos acádicos são posteriores (c. 2250 a. C.) às representações sumérias que datam de c. 2500 a. C. O aparecimento de «carros» em fontes acádicas dá-se pouco tempo depois da conquista acádica da Suméria, depois da batalha de Uruk entre Sargão³²⁰ e Lugalzaguesi³²¹. A partir da tipologia e da cronologia apresentada, é possível sugerir que a utilização de veículos com rodas na guerra e em contextos cerimoniais e religiosos é introduzida em contexto acádico, depois de os Acádios conquistarem a Suméria. Possivelmente, também a forma de utilizar estes veículos na guerra terá sido importada pelos Acádios, embora a parca quantidade de dados possa evidenciar que estes

³¹⁴ Na fonte suméria chamada de «A lamentação sobre a destruição de Ur», é dito o seguinte: «[...] Na tua estrada que foi preparada para os carros o espinho da montanha cresce. [...]»: cf. KRAMER, «Lamentation over the Destruction of Ur», *AS*, 12, p. 62 [trad. nossa]. Este pequeno excerto possui dois tipos de interpretação: em primeiro lugar, a referência ao crescer de «espinhos», pode evidenciar um desuso do «carro» como meio de transporte e, também, como arma de combate. Por outro, tendo em conta o contexto e intenção da escrita desta fonte, podemos analisá-la no sentido em que a referência ao crescimento de «espinhos» é uma metáfora para as condições em que a Suméria pode ter ficado, depois da conquista acádica.

³¹⁵ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 348.

³¹⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 141.

³¹⁷ Naramsin construiu nesta cidade um palácio, tornando este aglomerado o centro administrativo acádico no Norte da Mesopotâmia; cf. *Ibidem*.

³¹⁸ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 348.

³¹⁹ *Idem*, p. 85.

³²⁰ As características gerais do exército de Sargão são relativamente semelhantes às observadas para as forças das cidades sumérias; cf. DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 23.

³²¹ Para mais informações sobre a batalha de Uruk veja-se HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 73-75. COLLINS, *Mountains and Lowlands*, p. 77; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 17.

utilizaram os «carros de guerra» em menor quantidade nas batalhas, quando comparado com os Sumérios.

Três dos selos encontrados em Nagar representam, com algumas certezas, «carros» em combate (Imagem 11)³²². Todos estes, datáveis de c. 2250 a. C., mostram veículos de quatro rodas puxados por equídeos (não sendo possível identificar quantos seriam) a atropelar e espezinhar inimigos caídos no campo de batalha. O auriga aparenta estar sentado nos dois primeiros casos, enquanto o combatente se encontra na retaguarda do auriga a lutar contra um inimigo com um machado ou punhal no primeiro selo. Verifica-se igualmente a presença de um elemento apeado, que serviria como apoio ao veículo³²³. Num dos selos verifica-se que o soldado combatente está representado numa posição de subida para o «carro».

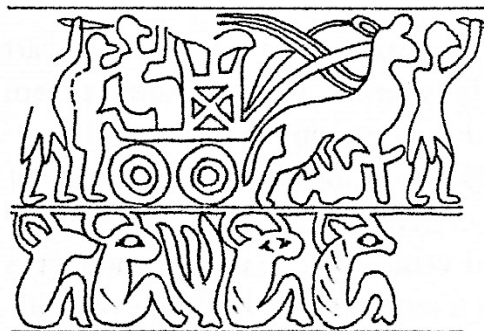


Imagem 11 - «Carro» acádico num selo cilíndrico oriundo de Nagar (Tell Brak, Síria) [retirado de HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133].

Tendo em conta que a iconografia representa um contexto de combate, esta cena pode sugerir que os militares³²⁴, em especial o soldado combatente, em determinadas situações, onde não seria possível utilizar o «carro de guerra», descia do veículo para combater apeado. Esta necessidade podia ter origem no terreno, pois este podia não permitir a movimentação dos veículos, ou pelo próprio momento da batalha³²⁵. Os dados iconográficos sugerem que no período acádico a tipologia de veículo mais utilizada foi a do «carro» de quatro rodas (cinco exemplos), em detrimento do modelo de duas rodas (apenas um exemplo). Tipologicamente seriam bastante idênticos aos seus antecessores sumérios, inclusive a forma de representação do veículo é bastante idêntica, notando-se desde logo que o auriga e o combatente não podiam ficar lado a lado, e as rodas seriam igualmente de modelo maciço (embora a pouca qualidade do artefacto acádico não permita dar certezas). Inclusive a própria situação em que são representados é semelhante, em combate e a movimentarem-se sobre corpos de inimigos caídos, iconografia bastante explícita no já referido Estandarte de Ur.

No que concerne a fontes escritas, estas são quase nulas, há apenas que referir o seguinte excerto³²⁶:

³²² Para além destes três selos existem mais dois exemplares (c. 2220-2159 a. C.) que representam veículos com quatro rodas, sendo que aqui o contexto deixou de ser o combate e passou a ser de composição mitológica. Também de cariz religioso, surge o único exemplar de um «carro» de duas rodas (c. 2334-2193 a. C.), conduzido por uma divindade e puxado por um grifo; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 142.

³²³ *Ibidem*. Muito à imagem, e salvaguardando os naturais e óbvios anacronismos, das unidades de infantaria que acompanhavam os tanques alemães durante a Segunda Guerra Mundial, os *panzergrenadier*.

³²⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 142.

³²⁵ No capítulo III esta problemática será abordada com mais profundidade.

³²⁶ PRITCHARD, *ANET*, p. 438 [trad. nossa].

«(I) [«Servo,] obedece-me.» Sim, meu senhor, sim. [«Traz-me de uma vez o carro, atrela-o. Eu irei conduzi-lo para o palácio.» [...]]
(III) «Servo, obedece-me.» Sim, meu senhor, sim. [«Traz-me de uma vez o carro, atrela-o. Eu irei conduzi-lo para a região selvagem.» [...]]»

Pouco há a referir sobre este trecho, apenas merece ser sublinhado que a expressão «região selvagem» pode querer dizer algum tipo de território inimigo, onde o monarca foi realizar uma campanha militar. Aqui está também patente a carga simbólica do «carro» no contexto acádico, algo que terá sido herdado da cultura da Suméria. Datados de Ur III (c. 2110-2003 a. C.³²⁷) chegaram três exemplos iconográficos de «carros» com duas rodas: o primeiro e segundo exemplar advêm de cenas fragmentadas. Devido ao mau estado em que os artefactos se encontram, não é possível referir quantos militares se encontram nestes «carros» e se estes estavam a combater. No primeiro caso, é apenas possível identificar o par de rodas maciças de que o veículo estava provido. O último exemplo, embora em melhores condições de preservação, é, em termos artísticos, de má qualidade. Nesta cena iconográfica, originária de Tepe Hissar (Irão), e datável de c. 2300-2000 a. C., observa-se um veículo com duas rodas, que alguns investigadores defendem ser um exemplar de uma roda raiada, ou então pertencente ao modelo de roda em cruz. Há apenas um indivíduo a conduzir o veículo, e este não aparenta estar num contexto bélico. William Hamblin refere ainda que este «carro» pode ser o resultado da expansão da tecnologia de construção de «carros» para o Irão, a partir do Sul da Mesopotâmia, ou pode ser, igualmente, o resultado da união do modelo eurasiático e do paradigma mesopotâmico³²⁸.

Por fim, há que referir um evidente decréscimo de representações de «carros» em contexto militar, numa cronologia entre c. 2300-2000 a. C. Apesar desta quebra, não se pode concluir que durante este período a utilização de veículos na guerra deixou de existir, ou entrou em desuso. Veja-se que, e como já foi referido, depois da conquista acádica pensou-se que o «carro de guerra» tinha desaparecido completamente dos contextos militares, uma interpretação refutada depois da descoberta dos já referidos selos. Como muito bem diz William Hamblin, «in Ancient Archaeology and History, absence of evidence is not evidence of absence»³²⁹.

³²⁷ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 349.

³²⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 142-143.

³²⁹ Idem, p. 143.

2. OS ANIMAIS DE TIRO

2.1. O onagro e o asno

Inicialmente, o meio científico equacionava o habitat original do asno selvagem³³⁰ (*equus asinus africanus*) apenas na linha oriental do continente africano (algo que, de resto, se observa na taxonomia do animal). Assim, este equídeo teria sido domesticado, pela primeira vez, no Egipto ou mais a sul, na Núbia, durante o início do terceiro milénio a. C. Actualmente, pensa-se que o habitat selvagem deste animal teria sido mais extenso, atingindo regiões como o Levante, o Alto Eufrates e Tigre, bem como os socacos dos Montes Zagros. O asno selvagem era um animal elegante, com membros esguios, que proporcionavam a este equídeo um bom ritmo de corrida³³¹. Admitindo esta expansão de território, então o asno selvagem terá, em certos pontos, coexistido com o outro equídeo nativo do Médio Oriente, o onagro (*equus hemionus*)³³², sendo que estas duas espécies, à partida, ocupariam diferentes habitats. Enquanto o asno habitaria as regiões rochosas e os vales, o onagro, por seu lado, viveria nas zonas desérticas³³³. Na língua suméria o termo «equídeo» é referido com a palavra ANŠE, um termo que engloba asnos, onagros, burros, mulas e cavalos, sendo depois feito algum tipo de distinção, a partir de epítetos como, por exemplo: «equídeo do deserto» (asno)³³⁴.

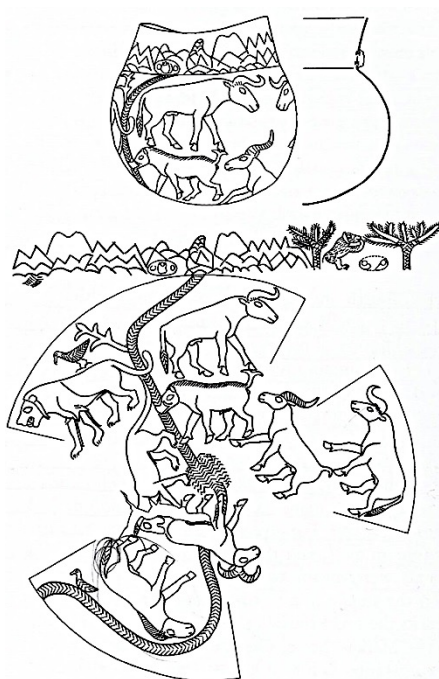


Imagem 12 - Recipiente de prata oriundo de Maikop, na região do Cáucaso, com representações de onagros [retirado de DREWS, *Early Riders*, p. 32].

Seriam estes animais utilizados de uma forma prática pelas sociedades? Stuart Piggott defende que não, colocando uma especial ênfase na questão dos onagros (Imagem 12). Segundo este investigador, é rejeitado pela zoologia actual uma possível utilização deste equídeo numa

³³⁰ Em sumério ANŠE-LIBIR ou ANŠE-DUN.GI; cf. CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 89.

³³¹ Idem, p. 63.

³³² Em sumério ANŠE-EDEN-NA; cf. Idem, p. 89. Veja-se o que John Keegan escreve sobre este animal: «A sua teimosia pode ultrapassar a do seu dono; tem um nível muito elevado de tolerância à dor e, por isso, resiste facilmente ao chicote, à espora e ao freio; como só consegue carregar peso sobre a garupa, não pode ser montado na posição dianteira de “controlo”; só tem duas marchas – andar e correr, a primeira ainda mais lenta do que a humana e a segunda capaz de atingir uma velocidade vertiginosa»; cf. KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 214.

³³³ Há uma faixa de deserto entre os rios Tigre e Eufrates, formada pela impossibilidade de água chegar a essa região; cf. POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 15.

³³⁴ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, pp. 38-41; POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 166.

actividade humana, devido à impossibilidade de o domesticar³³⁵. Seria apenas caçado, como se verifica durante o período assírio, ou seria utilizado para o cruzamento com o asno? Ou ainda, como um animal definitivamente domesticado? É uma sugestão que Robert Drews propicia ao dizer: «[...] but we know that in Mesopotamia in the third millennium BC wheeled vehicles were occasionally drawn either by onagers or by ass-onagers hybrids»³³⁶. No caso do asno, seriam os descendentes, os híbridos³³⁷ (asno com um onagro), que seriam utilizados como tracção para veículos com rodas.

Recorrendo às fontes escritas e iconográficas, que são parcas, em especial no que concerne a textos que apresentam alguns problemas, veja-se a iconografia que apresenta o problema da difícil distinção entre estes tipos de equídeos. Na necrópole real do Dinástico Inicial III, em Ur, foram descobertos veículos dentro da sepultura, juntamente com uma parelha de asnos/mulas/híbridos. Já em Kich, foi descoberta uma carroça puxada por quatro equídeos, e em Lagach uma inumação com a presença de um onagro. De uma forma geral, os dados sobre a domesticação destes equídeos na Mesopotâmia parecem datar de c. 2500 a. C., com a possibilidade de esta cronologia recuar³³⁸. Ligeiramente de um período mais tardio (c. 2100-2000 a. C.), chegam-nos informações de Puzris-Dagan, onde o sistema administrativo estava fortemente ligado ao processo organizativo em voga durante a III dinastia de Ur. Entre várias valências, este sistema burocrático notabilizou-se pela quantificação de víveres, tanto de consumo, como de animais com funções práticas no dia-a-dia das populações³³⁹. Veja-se o seguinte excerto³⁴⁰:

«[...]
404 veados
236 ovelhas selvagens
29 [...]
38 cavalos
360 onagros
727 híbridos (onagro e asno)
2204 asnos
[...]

³³⁵ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 165. Para mais informações veja-se CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, pp. 87-88. Apesar de ser esta a teoria mais em voga, em obras e artigos mais antigos, e em alguns exemplos actuais, verifica-se uma tendência para colocar o onagro como animal de tracção dos veículos mesopotâmicos; cf. KRAMER, *The Sumerians*, p. 104; DOWNS, «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», *American Anthropologist*, pp. 1194-1195; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 11.

³³⁶ DREWS, *Early Riders*, p. 29.

³³⁷ Em sumério ANŠE-BARxAN; cf. CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 89. Na Idade do Bronze Inicial, um híbrido podia custar quatro vezes mais do que um asno normal; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 131.

³³⁸ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 39-40.

³³⁹ TSOUPAROPOULOU, «A Reconstruction of the Puzriš-Dagan Central Livestock Agency», *Cuneiform Digital Library Journal*, p. 1.

³⁴⁰ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 161 [trad. nossa].

Contagem completa de Nacha, do décimo segundo mês de Chulgui ano 44 até ao décimo mês de Chulgui ano 48, [...]»

Neste trecho pode observar-se a presença dos três tipos de equídeos, anteriormente mencionados, verificando-se uma clara vantagem quantitativa dos asnos em relação aos onagros e aos híbridos. A maior presença deste animal significaria uma maior utilização? Pelo menos ao que um contexto geral diz respeito sim, no entanto, a possibilidade de haver um consumo do animal para a alimentação não pode ser ignorada (especialmente no que diz respeito ao onagro, pois há relatos de este ser caçado como desporto³⁴¹). Assim, o asno, durante o final do terceiro milénio a. C., terá sido o equídeo mais utilizado, tanto no contexto social como comercial. Por outro lado, o menor número de onagros poderá sugerir uma utilização mais específica e localizada, como seria o exemplo dos veículos locais. Que equídeo era utilizado nos «carros de guerra» sumérios? Como já foi referido, por vezes é-nos difícil identificar que equídeos estão representados na iconografia mesopotâmica do terceiro milénio a. C., realidade que se reflecte, inevitavelmente, na dificuldade em referir, com certezas, qual era o animal de tiro destes veículos. Mas tendo em conta, estritamente, as características físicas, o onagro parece um animal melhor preparado para uma aplicação militar, embora o facto de não ser possível domesticá-lo retire qualquer base a esta possibilidade. Como refere Nicholas Postgate, «it now seems clear that the Early Dynastic Sumerians both used domestic asses and succeeded in crossing them with wild onagers». Os híbridos serão a hipótese mais viável para aplicação bélica³⁴², como animais de tiro num veículo, pois combinam a docilidade do asno com a força e rapidez do onagro³⁴³. Para além de herdar as características dos progenitores, o híbrido geneticamente estava também melhor preparado, pois, devido ao aumento do heterozigose³⁴⁴, estes animais teriam uma dimensão maior, e possuiriam também mais resistência e poderiam sobreviver mais facilmente em condições adversas³⁴⁵.

Como já foi demonstrado, o asno foi amplamente utilizado na Mesopotâmia como animal de carga e de transporte de mercadorias³⁴⁶, bem como força de tracção de uma carroça. Esta inovação permitiu às pessoas e bens viajarem mais rapidamente e a uma maior distância, num menor espaço de tempo, e estas vantagens inevitavelmente tiveram uma transposição para

³⁴¹ CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 37.

³⁴² PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 13. Noutros contextos, o asno parece ser um equídeo capaz.

³⁴³ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 166; CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 85.

³⁴⁴ Heterozigose é um organismo que não se desenvolve bem no animal produzido por duas espécies distintas, como é o caso do asno e do onagro; cf. Idem, p. 42.

³⁴⁵ *Ibidem*.

³⁴⁶ Idem, p. 84; Há vestígios de peças em terracota oriundas da Palestina onde estão representados asnos domesticados a carregarem cestos para mercadorias; cf. DREWS, *Early Riders*, p. 31.

aspectos relacionados com a guerra. Devido às suas características naturais, o asno terá tido um papel importante na logística das campanhas militares das forças locais³⁴⁷, permitindo que estas durassem mais tempo e albergassem um espaço mais amplo³⁴⁸. A presença do asno na logística militar está patente no seguinte excerto³⁴⁹:

«[...] Eu vim e descobri que as primeiras tropas [que tinham ficado a guarnecer a cidade] tinham vendido os cereais [do exército] por prata. As últimas tropas vieram e desperdiçaram os cereais. Agora há cinquenta asnos carregados com cereais. [...]»

Existem inúmeros relatos da falta de provisões de que os exércitos mesopotâmicos sofriam aquando das campanhas, o que levava os comandantes a pedirem mais «asnos carregados de cereais». Há que referir, ainda, que o transporte de abastecimentos não seria sempre feito por um animal, fosse às suas costas ou numa carroça puxada por este. O rei Hammurabi (c. 1792-1750 a. C.³⁵⁰) fez, inclusive, uma comparação onde dizia que em Mari o transporte era terrestre feito por asnos e carroças, sendo que na Babilónia o meio de locomoção seriam as embarcações fluviais³⁵¹. No Egipto, era usual, até ao reinado de Ramsés II (1279-1213 a. C.), ser utilizado o asno para o transporte de abastecimentos³⁵².



Imagem 13 – Cavalos e híbridos atrelados a carros de guerra numa pintura tumular em Lucor (c. 1400 a. C.) [retirado de CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, p. 86].

Este faraó acabaria por desenvolver logisticamente o processo de abastecimento das suas forças ao introduzir carroças puxadas por bois³⁵³. De facto, é o que se deduz ao observar as imagens relativas à batalha de Kadech, nomeadamente as que mostram o acampamento da divisão de Amon, comandada directamente pelo monarca. No entanto, é possível que em campanhas anteriores, conduzidas por outros faraós, o sistema tenha sido utilizado.

³⁴⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 18.

³⁴⁸ Idem, p. 130.

³⁴⁹ Idem, p. 202 [trad. nossa].

³⁵⁰ Idem, p. 133; VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 352.

³⁵¹ Idem, p. 203.

³⁵² O desenvolvimento tardio da carroça, como meio de transporte, no Egipto deveu-se, essencialmente, à dificuldade que existia em utilizar tais veículos num terreno com areia e por vezes pantanoso. Também a presença do rio Nilo, e a facilidade com que os Egípcios se movimentavam nele, terão atrasado a introdução da carroça como meio de transporte no Egipto; cf. Idem, pp. 130-131.

³⁵³ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 7.

Durante o segundo milénio a. C., com a introdução mais acentuada do cavalo como animal de tiro, os híbridos (admitindo que seria este o tipo mais utilizado nos veículos militares do terceiro milénio a. C.) foram sendo, gradualmente, substituídos pelo cavalo, de modo que cerca de 1500 a. C. o híbrido já estava apenas a ser utilizado como animal de carga. Talvez as únicas excepções conhecidas a este processo sejam dois murais de um túmulo de Lucsor (c. 1400 a. C.), onde se podem ver dois híbridos atrelados a um carro de guerra egípcio³⁵⁴ (Imagem 13). Em ambos os casos, o carro de guerra parece estar a ser reparado, ou a ser objecto de algum tipo de afinação. Seriam os híbridos utilizados como animais de teste? Tendo em conta que os cavalos seriam os animais mais capazes em contexto militar, é plausível admitir que sim.

2.2. O cavalo

O processo de domesticação do cavalo (*equus caballus*)³⁵⁵ terá sido iniciado no quinto, ou no quarto milénio a. C.³⁵⁶, nas estepes da Eurásia³⁵⁷ (Mapa 2). Esta é uma problemática vasta, mas como não é o objectivo principal desta tese serão aqui apenas mencionados alguns aspectos relevantes. A partir do final do quinto milénio, começam a surgir nos espólios arqueológicos oriundos da Eurásia quantidades elevadas de restos de cavalo em povoados locais: veja-se o exemplo de Repin Khutor com 80%³⁵⁸, e Dereivka³⁵⁹ que apresenta 61% de

³⁵⁴ Neste caso concreto, os híbridos representados seriam o resultado do acasalamento de um asno e de um cavalo; cf. CLUTTON-BROCK, *Horse Power*, pp. 85-86.

³⁵⁵ Existe uma estreita relação entre os Indo-Europeus e a domesticação do cavalo, inclusive a vantagem de possuir um animal deste tipo domesticado é uma das possíveis razões para a extraordinária expansão destas populações pela Europa, Médio Oriente e subcontinente indiano. A utilização do cavalo terá permitido a estes povos viajar mais rapidamente e forneceu a estes uma maior vantagem nos campos de batalha, trazendo consigo um novo animal de tiro, que acabou por ser adoptado por outras sociedades, como é o caso dos Semitas e Egípcios; cf. RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, pp. 27-29. Alguns investigadores defendem que a domesticação do cavalo foi feita por populações estabelecidas entre os rios Dniepre e Ural, que já possuíam animais domesticados, como ovelhas e cabras. Os cavalos domesticados seriam, em primeiro lugar, para consumo alimentar. Só depois começaram a ser utilizados como meio de transporte; cf. ANTHONY e BROWN, «The Secondary Products Revolution, Horse-Riding and Mounted Warfare», *Journal of World History*, 24, p. 137.

³⁵⁶ A arqueologia forneceu um vasto leque de possibilidades no que concerne à possível localização da domesticação. Por vezes, estes dados não são coerentes entre si, pois movimentam cronologicamente a época da domesticação do cavalo.

³⁵⁷ WILLEKES, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, p. 66.

³⁵⁸ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 184.

³⁵⁹ Dereivka fica a quatrocentos quilómetros a sudeste de Kiev; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 6. Escavações realizadas em povoados inseridos no mesmo meio cultural, apresentam no seu espólio vestígios em quantidades idênticas de restos faunísticos de cavalos; cf. DREWS, *Early Riders*, p. 13. Em Dereivka, foram também encontradas hastes de veado, que alguns investigadores interpretaram como sendo cabeçadas. Outros investigadores, como é o caso de Robert Drews, refutam a teoria que defende que os artefactos em haste de veado eram utilizados como cabeçadas para os cavalos, ao dizer que este tipo de material era usado amplamente para outro tipo de utensílios. Este autor refere ainda que não há nenhuma referência iconográfica ao cavalo a ser montado até c. 2000 a. C.; cf. KELEKNA, «The politico-economic impact of the horse on Old World Cultures», *Sino-Platonic Papers*, pp. 5-7.

alguma mercadoria³⁶⁷ a distância percorrida será de vinte e oito quilómetros. Quando comparado com o que um humano pode fazer, o cavalo permitiu às populações viajar cerca de cinco vezes mais rápido. Por fim, este animal veio alterar profundamente a forma de fazer a guerra entre as sociedades da Antiguidade. A rápida dispersão do cavalo como animal de tiro só é explicada pela eficiência que este adicionou ao acto de fazer a guerra, tornando-o um factor essencial para qualquer exército. Um ponto de viragem entre a derrota e a vitória. A importância³⁶⁸ deste equídeo na guerra acabaria por se reflectir também na sua associação com as classes mais altas das sociedades pré-clássicas³⁶⁹.

A introdução do cavalo domesticado no Médio Oriente é um tema complexo e que levanta um importante e vasto questionário. Quando chegou o cavalo ao Médio Oriente? Quem o trouxe? De que forma chegou? Quais as rotas de difusão? Uma das maiores dificuldades no que concerne à análise dos dados relativos ao aparecimento do cavalo no Médio Oriente são as fontes existentes: as textuais, as iconográficas³⁷⁰ e as arqueológicas. Segundo Robert Drews, as evidências da presença do cavalo domesticado no Médio Oriente surgem pela primeira vez na planície de Altinova (Anatólia) e na região do Alto Eufrates no final do quarto milénio (c. 3000 a. C.)³⁷¹. Por outro lado, uma das evidências textuais mais antigas da presença do cavalo na Mesopotâmia advém de uma série de textos sumérios de Ur III, datáveis do reinado de Chulgui (c. 2092-2045 a. C.)³⁷², onde se pode ler o termo ANŠE.ZI.ZI³⁷³, que deriva do nome acádico para cavalo, *sīšū*. O termo ANŠE.ZI.ZI, que significa em sumério «asno da montanha»³⁷⁴, é

³⁶⁷ Para Robin Archer, tanto o boi como o asno eram animais mais preparados para o transporte de bens do que o cavalo, defendendo que o cavalo nos inícios da domesticação era utilizado apenas como fonte de alimento; cf. ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 68.

³⁶⁸ A importância do cavalo nas sociedades da Eurásia reflecte-se também na aplicação do cavalo nos rituais funerários destas culturas; cf. KELEKNA, «The politico-economic impact of the horse on Old World Cultures», *Sino-Platonic Papers*, p. 7.

³⁶⁹ SHARMA, «The Aryan Problem and the Horse», *Social Scientist*, pp. 12-13; WILLEKES, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, p. 196.

³⁷⁰ A prévia presença de outros equídeos na região, como é o caso dos asnos e onagros, torna, por vezes, difícil fazer uma distinção iconográfica entre estes animais; veja-se o exemplo da placa II oriunda de Larsa e actualmente do Ashmolean Museum em Oxford, Inglaterra, que mostra um equídeo a ser montado, mas que devido ao estado de degradação do artefacto não é possível identificar qual o tipo de animal lá representado; cf. MOOREY, «Pictorial Evidence for the History of Horse-Riding in Iraq before the Kassite Period», *Iraq*, 32, 1, p. 39.

³⁷¹ ZARINS, «The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia», *Journal of Cuneiform Studies*, 30, 1, p. 4. A mesma situação verifica-se para este nos vales dos rios Kura e Araxes, embora os dados arqueológicos sejam ligeiramente mais tardios; cf. Idem, p. 12. Alguns investigadores associam a introdução do cavalo no Médio Oriente directamente com as populações hurritas; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 53. Como iremos observar no capítulo seguinte, existe uma corrente teórica que atribui aos Hurritas o desenvolvimento do carro de guerra; cf. SIDNELL, *Warhorse. Cavalry in Ancient Warfare*, p. 5.

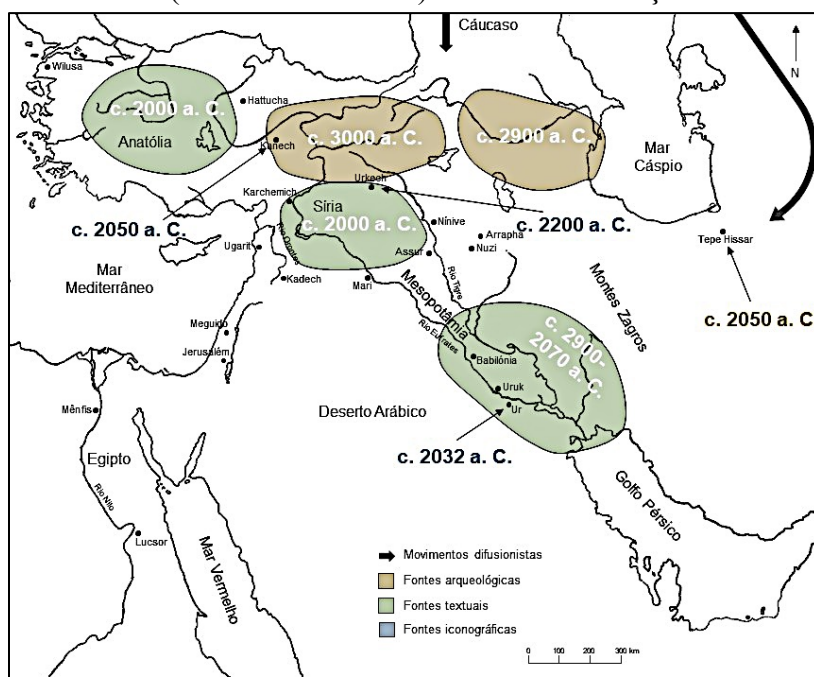
³⁷² VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 349.

³⁷³ Mais tarde, o termo ANŠE.ZI.ZI irá dar origem a palavra ANŠE.KUR.RA; cf. Idem, p. 49.

³⁷⁴ Idem, pp. 48-49. Este termo é utilizado, por exemplo, na «Maldição de Agade»; cf. WILLEKES, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, p. 196.

normalmente associado ao nome que esta civilização dava ao cavalo³⁷⁵. Na Anatólia e no Norte da Síria, as primeiras referências a cavalos datam de c. 2000 a. C., e são oriundas dos textos de Kültepe (a antiga Kanech). Nesta fonte, a utilização do termo *ina si-sa-im* sugere que estes animais eram utilizados como força de tracção para o transporte de mercadorias, sendo neste caso concreto o estanho³⁷⁶.

No que concerne às representações iconográficas, por vezes estas podem ser algo ambíguas na representação de equídeos, sendo o cavalo um caso evidente. A primeira fonte iconográfica a representar, de uma forma clara, um cavalo, surge num selo pertencente a Abbakalla de Ur, um escriba do rei Chusin (c. 2035-2027 a. C.)³⁷⁷. Uma observação atenta do equídeo presente na cena iconográfica do selo em questão mostra grandes semelhanças com a fisionomia de um cavalo³⁷⁸. Um artefacto encontrado em Tell es-Sweyhat (Norte da actual Síria), e datável de c. 2300 a. C., representa também um destes animais³⁷⁹, sendo um objecto importante no elo e ligação entre o Norte e o Sul, na difusão do cavalo no Médio Oriente³⁸⁰.



Mapa 3 - Mapa das evidências (arqueológicas, textuais e iconográficas) da presença do cavalo no Médio Oriente e na Anatólia durante o terceiro milénio a. C.

³⁷⁵ Existem, no total, quatro palavras diferentes para descrever o cavalo, sendo que estes termos estão bastante bem definidos cronologicamente. Datável do Dinástico Inicial (c. 3000-2350 a. C.), o termo normalmente associado ao cavalo é ANŠE-ŠUL-GI, e já no período acádico era utilizada a palavra ANŠE.LIBIR; como já foi referido, para o período de Ur III o termo era ANŠE.ZI.ZI. Por fim, durante o primeiro milénio *anše.kur.ra* era o termo utilizado na Mesopotâmia; cf. ZARINS, «The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia», *Journal of Cuneiform Studies*, 30, 1, pp. 5-6; Para a cronologia utilizou-se POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 22.

³⁷⁶ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 51.

³⁷⁷ DREWS, *Early Riders*, pp. 31-32; VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 349.

³⁷⁸ A presença de uma crina consideravelmente longa, as orelhas pequenas e a cauda, sugerem a representação de um cavalo; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 49; DREWS, *Early Riders*, p. 32.

³⁷⁹ Idem, pp. 36-37.

³⁸⁰ Oriundo de Kanech (c. 2100-2000 a. C.), chegou-nos um selo que mostra o que aparenta ser um cavalo (embora a cauda apresente algumas semelhanças com a de um asno ou onagro), a ser montado e dirigido a partir de um anel nasal; cf. Idem, p. 43.

O planalto iraniano e a região da Bactria desenvolveram desde muito cedo um intenso fluxo de trocas comerciais com as sociedades das estepes da Eurásia. Não existem muitas informações no que respeita à introdução do cavalo nestas regiões, apenas há que mencionar a descoberta de um complexo funerário situado a sul do deserto de Kyzyl Kum, datável de c. 2100-2000 a. C. As escavações deste complexo forneceram as provas mais antigas que se conhecem da presença do cavalo nos territórios iranianos³⁸¹.

Em suma (Mapa 3), parece claro que no Norte o cavalo foi introduzido, embora ainda com pouca relevância quantitativa, cerca 3000 a. C. No Sul, se admitirmos a difusão no sentido norte-sul, terá chegado por volta de 2900 a. C.³⁸² Por outro lado, se a difusão foi feita pelo actual Irão, então a datação remonta à fase final do terceiro milénio. Naturalmente, não se pode descartar a possibilidade de uma difusão dupla do cavalo³⁸³, uma pela margem oeste do mar Cáspio e outra pela margem este.

O cavalo, em egípcio *sesemet*, chegou às Duas Terras com as progressivas «invasões» hicsas³⁸⁴ do século XVII a. C.³⁸⁵, e embora esta seja uma realidade amplamente aceite pela egiptologia³⁸⁶, ela não é alheia a algumas problemáticas. Como é que apenas no século XVII a. C. o cavalo chegou ao Egito? Parece difícil de explicar a inexistência deste tipo de equídeo no Egito até ao Segundo Período Intermediário, tendo em conta os intensos contactos comerciais que existiam entre o Egito e o Corredor siro-palestino, pois a Síria já conhecia o cavalo pelo menos desde c. 2300 a. C.³⁸⁷ Durante o processo de escavação de emergência da fortaleza de Buhen, devido à construção da barragem de Assuão e à consequente subida das águas do lago Nasser, foi descoberto por Walter Emery, em 1958, um esqueleto de cavalo entre a terceira e quarta torre da muralha orientada a oeste, num extrato referente a uma rampa da fase final do Império Médio (c. 1650 a. C.)³⁸⁸. Aceitando esta data como correcta, então esta descoberta é o vestígio mais antigo de um cavalo no Egito³⁸⁹, e prova que este equídeo já existia nas Duas

³⁸¹ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 50.

³⁸² Esta datação é discutível, devido ao termo ANŠE-ŠUL-GI.

³⁸³ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 53.

³⁸⁴ Os Hicsos, oriundos dos territórios hurritas do Alto Eufrates, foram um grupo heterogéneo constituído por hurritas, indo-europeus e semitas; cf. GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 38-39.

³⁸⁵ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, pp. 188-189.

³⁸⁶ SALES, «Cavalo», *DAE*, p. 190.

³⁸⁷ Datada do reinado de Amenemhat III (c. 1843-1797 a. C.), existe uma representação iconográfica de um governante cananita a montar um equídeo enquanto segurava num machado; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 131.

³⁸⁸ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 188; Idem, *Grandes Faraós*, p. 24; e RAULWING e CLUTTON-BROCK, «The Buhen Horse», *JEH*, pp. 4-6.

³⁸⁹ Idem, p. 6.

Terras ainda antes de o Delta ser ocupado pelos Hicsos³⁹⁰. Certamente que estes «invasores» foram quem realmente introduziu em grande escala o cavalo no Egito, mas antes desse evento o cavalo já tinha chegado às Duas Terras, muito provavelmente pela via do comércio, ou levado pelas populações asiáticas que foram penetrando no Egito em finais do Império Médio³⁹¹. Terá este cavalo sido utilizado na guerra? Os pré-molares deste equídeo apresentavam vestígios do uso de algum tipo de freio, o qual os investigadores sugeriram ser feito de osso ou de bronze. Admitindo esta possibilidade, então esta poderá ser uma prova de que este cavalo foi montado³⁹².

Embora o cavalo tenha várias funções numa sociedade, no caso concreto do Egito este está fortemente associado ao carro de guerra ligeiro. A introdução dupla destes dois aspectos levou os Egípcios a utilizarem, quase exclusivamente, este animal de tiro como tracção para os carros de guerra³⁹³, sendo que, por sua vez, este veículo seria utilizado pela monarquia e altos funcionários nos campos de batalha, na caça e em paradas. Com a introdução do cavalo, veio também para o Egito toda uma indústria de escala, que tinha de produzir materiais para serem utilizados no possante equídeo, e também nos carros de guerra. Estão neste caso as focinheiras, as cabeçadas, as coleiras, as rédeas, os freios, as palas, bem como a própria atrelagem do cavalo (*tehenet-heter*), com a produção dos varais e das cangas. Naturalmente, estas manufacturas tinham de ser feitas com profissionalismo, e os materiais tinham de ser de alta qualidade, para garantirem a resistência e a manobrabilidade necessária nos campos de batalha³⁹⁴.

Ao contrário do que se verifica durante o terceiro milénio e início do segundo milénio a. C., onde o cavalo aparenta ser um bem raro, aquando da progressiva invasão hicsa, o cavalo já deveria ser um animal relativamente comum, embora caro no Médio Oriente³⁹⁵. Veja-se o

³⁹⁰ John Van Seters defende que o cavalo já era conhecido no Egito desde o Império Médio; cf. Idem, p. 12. A. R. Schulman refuta a possibilidade de este cavalo ser datável do Império Médio, ao referir que poderá ter acontecido uma sobreposição de estratos e que este cavalo apareceu estratigraficamente no Império Médio, devido à reconstrução da fortaleza durante o Império Novo; cf. RAULWING e CLUTTON-BROCK, «The Buhen Horse», *JEH*, 14.

³⁹¹ MARTINS, Daniela, «Até aos Pilares do Céu». *Estratégias de domínio político-administrativo na Síria-Palestina no reinado de Tutmés III*, pp. 38-39.

³⁹² RAULWING e CLUTTON-BROCK, «The Buhen Horse», *JEH*, p. 6.

³⁹³ Importa salvaguardar que o cavalo também poderá ter sido utilizado como montada em funções relacionadas com a transmissão de informações e com patrulhas.

³⁹⁴ SALES, «Cavalo», *DAE*, p. 191.

³⁹⁵ Veja-se o exemplo do Império Novo, onde os cavalos eram considerados um bem nobre e importante. No Egito, os cavalos eram mantidos e tratados em estábulos reais por altos funcionários, como é o exemplo do «mestre dos estábulos». Inclusive alguns filhos dos faraós adquiriram o título de «superintendente dos cavalos» (*imirá sesemut*), evidenciando, assim, a importância do cavalo e do carro no acto de fazer a guerra no Império Novo; cf. SALES, «Cavalo», *DAE*, pp. 190-191; POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 166.

exemplo, ligeiramente mais tardio, do espólio de guerra que Tutmés III trouxe da batalha de Meguido referido nos anais deste rei³⁹⁶:

«[...]
Então os príncipes desta terra estrangeira chegaram e dobraram-se sobre o peito para beijar o chão devido ao poder de sua majestade, solicitando a respiração para as suas narinas, e devido à grandeza do poder de [...]
prisioneiros vivos: 340
mãos: 83
cavalos: 2041
potros: 191
garranhões: 6
[...]»

Após a batalha de Meguido (c. 1457 a. C.), o faraó Tutmés III trouxe como despojos de guerra dois mil e quarenta e um equídeos (machos e fêmeas) e novecentos e vinte e quatro carros de guerra³⁹⁷. A partir desta fonte, nota-se a forte presença deste animal em Meguido, algo que se verificaria nos restantes aglomerados populacionais levantinos. Também das numerosas campanhas militares de Tutmés III chega-nos outra referência a cavalos, tendo ficado registado que este monarca recebeu como tributo cerca de trezentos e vinte e oito cavalos³⁹⁸. Esta fonte não é muito esclarecedora no que diz respeito à origem dos tributos, se eram oriundos de apenas uma cidade, ou se eram referentes a toda a Síria (que então estava dominada pelo Egito). Estas evidências mostram, principalmente, que o cavalo adquiriu uma enorme preponderância nestas sociedades, tanto em termos militares, como políticos e até sociais.

A introdução do cavalo no Médio Oriente foi um momento de alteração de paradigma no que diz respeito à forma de fazer a guerra entre as sociedades pré-clássicas. A adopção deste animal pelos exércitos adicionou ao combate entre forças simétricas mais rapidez, movimentação, versatilidade e melhor táctica, obrigando os exércitos que não possuíam esta vantagem nas suas linhas a optar por soluções que contornassem a presença destes equídeos nos campos de batalha. Será de destacar, por exemplo, a preocupação por parte de alguns exércitos em dar batalha em terrenos acidentados, onde os cavalos, e mais especificamente, os carros de guerra, não eram eficazes, como de resto se pode ver no seguinte excerto³⁹⁹:

«[...]
Então, Sísera reuniu todos os seus carros, novecentos carros de ferro, e todos os homens que estavam com ele, e saiu de Harochet-Goim, para a torrente de Quichon. Disse, então, Débora a Barac: «Levanta-te, pois é este o dia em que o Senhor avança, para entregar Sísera nas tuas

³⁹⁶ ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, pp. 121-122.

³⁹⁷ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 36.

³⁹⁸ WILLEKES, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, p. 198.

³⁹⁹ Jz 4.13-16 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 347.

mãos; eis que o Senhor vai, Ele próprio, à tua frente.» Barac desceu do monte Tabor com dez mil homens atrás de si. O Senhor desbaratou Sísera com todos os seus carros e todo o seu exército, a golpe de espada, na presença de Barac; então, Sísera, saltando do seu carro, fugiu mesmo a pé. Barac perseguiu os carros e o exército até Harochet-Goim, e todo o acampamento de Sísera foi passado a fio de espada, sem escapar nem um homem.
[...]

Este excerto, retirado de *A Bíblia*, e inserido nos conflitos entre os israelitas e os cananeus, narrado, nomeadamente, no *Livro dos Juízes*, é um bom exemplo da forma encontrada pelos israelitas para derrotar um exército melhor equipado, como era o caso das forças cananeas. A estratégia seguida pelos israelitas foi um sucesso, e acabaram por derrotar os cananeus, não apenas devido à falta de espaço, mas também devido ao terreno lamacento que existia junto ao rio⁴⁰⁰. A lama prendeu e afundou os carros, juntamente com os seus cavalos, bem como as forças de infantaria, que se tornaram alvos fáceis para os guerreiros israelitas.

Como eram atribuídas as parselhas de cavalos para os carros de guerra? Designadas como *heteri* em egípcio⁴⁰¹, estas parselhas serviriam de tracção para um determinado carro de guerra. Os funcionários ou palafreiros, fossem estes militares ou civis, teriam de possuir um profundo conhecimento do cavalo, num espectro geral, mas especialmente dos próprios animais que tinham para trabalhar. A título de exemplo, a referência na estela de Merenptah, actualmente em Viena, a um responsável chamado de «o primeiro mestre dos estábulos»⁴⁰², pode ser um cargo de um funcionário com este tipo de função, a de atribuir as parselhas de cavalos, pois a partir da sua nomenclatura esta sugere ser hierarquicamente alta. Segundo Alan Schulman, há referências de um «mestre dos estábulos» ter servido durante cinco anos na Síria, num esquadrão de carros de guerra⁴⁰³. Para criar parselhas funcionais, este tinha de ter em conta vários aspectos relacionados com a altura, o peso, a idade, o temperamento e o género dos equídeos. A escolha dos cavalos para, em pares, puxarem um carro de guerra, tinha de ser ponderada, para que, no momento da batalha, estes não criassem problemas ao auriga, e, por consequência, também ao soldado combatente. Ter a função de escolher os cavalos para os carros de guerra deveria ser um trabalho de extrema responsabilidade, pois, na maioria dos casos, quem estava a combater na plataforma do veículo eram membros da aristocracia e da realeza, um aspecto que é especialmente relevante no Egipto⁴⁰⁴. Veja-se o exemplo dos dois cavalos do faraó

⁴⁰⁰ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 78.

⁴⁰¹ ARAÚJO, «O cavalo no Egipto faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 190.

⁴⁰² SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 95.

⁴⁰³ Idem, p. 94.

⁴⁰⁴ ARAÚJO, «O cavalo no Egipto faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 191.

Ramsés II que estiveram em Kadech, «Vitória em Tebas» e «Mut está satisfeita»⁴⁰⁵; inevitavelmente, a certa altura esta parelha teve de ser desfeita, pela morte ou por incapacidade de um destes animais. Como foi procedida a substituição do cavalo incapacitado? Em primeiro lugar, o responsável pela mudança teve de ter em conta a idade do animal que restou, pois se fosse adicionado um cavalo mais novo este iria ter mais força e velocidade do que o mais velho que estava previamente no carro de guerra, fazendo com que o veículo andasse a duas velocidades diferentes, e o mesmo ocorria se acontecesse o oposto. Tal como para a idade, o peso também terá influência na homogeneidade necessária no sistema de tracção do carro de guerra. A altura é outro factor importante, pois se a parelha apresentasse alturas diferentes o carro de guerra iria ficar descompensado, retirando, drasticamente, o equilíbrio necessário para a utilização do veículo. Assim, tinha de ser encontrado um cavalo com a mesma altura (ou, pelo menos, bastante próxima), que o cavalo restante da anterior parelha.

Como já foi referido anteriormente, apesar de o cavalo ser entre os equídeos utilizados como tracção, o mais fiável e controlável, é igualmente um animal nervoso, logo não será aconselhável colocar dois animais com temperamentos diferentes. Por fim, há que mencionar o género, dado que não é possível utilizar dois cavalos de géneros diferentes na mesma parelha, estes têm de ser dois machos, ou duas fêmeas. Preferencialmente, qual era o género utilizado para a guerra? Esta é uma problemática difícil, pois parece que ambos os géneros eram utilizados. Veja-se um excerto de uma carta enviada por Hattusil III do Hatti para o rei da Babilónia, Kadachman-Enlil⁴⁰⁶:

«[...]

Envia-me cavalos, mas jovens garanhões e grandes: porque os garanhões que o teu pai me tinha enviado, os mesmos que tu me enviaste, eram bonitos, mas pequenos, e em todo o caso estes já estão velhos [...]. Porque os cavalos que enviaram ao meu irmão eram jovens garanhões de grande tamanho, porque o meu país está cheio de cavalos pequenos.
[...]

Neste excerto fica claro que o rei do Hatti queria garanhões jovens, e embora não haja referência sobre qual seria a finalidade destes animais, a preocupação de estes serem grandes parece evidenciar que os cavalos requeridos seriam para a guerra. A utilização de machos nos carros de guerra traz, aparentemente, alguns problemas. Desde logo, a agressividade e o sentido do território, como de resto já tinha sido mencionado, e para além deste aspecto é preciso ter em conta o período do cio das éguas. Durante o cerco de Tutmés III à cidade de Kadech, os

⁴⁰⁵ SALES, «Cavalo», *DAE*, p. 191.

⁴⁰⁶ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 28; BECKMAN, *HDT*, p. 137 [trad. nossa].

sitiados libertaram uma égua no seu período do cio para desorganizar as linhas egípcias de carros de guerra. Segundo o relato, o oficial egípcio Amenemheb apressou-se a matar a fêmea, para o caos não ficar instalado⁴⁰⁷. Fica assim patente a dificuldade que seria encontrar um cavalo que fosse compatível, em todos estes aspectos. Seriam todos respeitados? Até que ponto, caso a parilha se desfizesse, o cavalo restante não era também retirado?

Segundo alguns investigadores⁴⁰⁸, os cavalos que foram introduzidos no Médio Oriente eram consideravelmente mais pequenos⁴⁰⁹ e mais fracos dos que existem nos dias de hoje. A arqueozoologia demonstrou que o cavalo na Antiguidade pré-clássica tinha, em geral, uma altura inferior a um metro e quarenta centímetros (o que coloca estes cavalos na categoria dos pôneis actuais, com cerca de um metro e quarenta e oito centímetros)⁴¹⁰. Como exemplo desta realidade, John Keegan menciona uma representação iconográfica egípcia do século XII a. C., da batalha de Kadech, onde está representado um soldado montado num cavalo, sem estribos e sem garupa⁴¹¹. Para este investigador, a falta destes componentes é sinal de que o cavalo ainda não estava fisicamente preparado para ser montado⁴¹². Serão estas características umas das razões para o desenvolvimento do carro de guerra? Embora não se possa dizer, com certeza, que estes atributos não tiveram um papel no desenvolvimento do carro de guerra, em detrimento da cavalaria, a morfologia dos cavalos do mundo pré-clássico não parece ter tido grande influência no rumo optado pelos militares desta época, pois, para além das evidências iconográficas já referidas, onde o cavalo aparece frequentemente a ser montado por um «cavaleiro». Há que referir também umas figuras de terracota oriundas do Levante, e datáveis da fase de transição do terceiro para o segundo milénio, comumente chamadas de «cavalier»⁴¹³. A característica mais comum entre estes artefactos é, sem dúvida, a representação de um «cavaleiro» montado num equídeo⁴¹⁴. A frequência com que é representado o cavalo a

⁴⁰⁷ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 28..

⁴⁰⁸ KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 240; SALES, «Cavalo», *DAE*, p. 191; e DOWNS, «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», *American Anthropologist*, 63, p. 1194.

⁴⁰⁹ A altura média de um cavalo durante a Antiguidade Pré-clássica seria cerca de um metro e trinte e cinco centímetros de altura. Mas, junto ao túmulo de Hatchepsut, numa inumação de um funcionário desta rainha, Senenmut, em Lucsor Ocidental, foi descoberto um esqueleto de um cavalo com um metro e cinquenta centímetros; cf. ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 192.

⁴¹⁰ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 27.

⁴¹¹ Idem, p. 19.

⁴¹² KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 240.

⁴¹³ Para Peter Moorey, estas figuras foram produzidas com a finalidade de serem objectos votivos; cf. DREWS, *Early Riders*, p. 35.

⁴¹⁴ Embora não seja possível referir, com certeza, que o equídeo representado é um cavalo, as características morfológicas parecem indicar nesse sentido. A descoberta de umas figuras bastante idênticas, datáveis de c. 500

ser montado durante, pelo menos, todo o segundo milénio a. C. leva a crer que a estatura do equídeo não era um entrave à presença de montadas, o que faz com que o desenvolvimento e a preponderância do carro de guerra no Médio Oriente, não seja maioritariamente devido à falta de capacidade dos animais de tiro⁴¹⁵. Resta saber se estes animais, quando montados, eram controlados com eficiência, dado que se nota uma certa falta de tecnologia, como era o caso da ausência dos estribos, bem como da introdução tardia dos arreios, em determinadas latitudes. Na primeira metade do segundo milénio a. C.⁴¹⁶ podia tornar difícil controlar o cavalo quando montado, especialmente num ambiente hostil como é um campo de batalha, levando assim ao desenvolvimento do carro de guerra, bem como a sua importância na guerra durante todo o segundo milénio a. C.⁴¹⁷ Em suma, o tamanho do cavalo não parece ter tido uma grande influência na proeminência do carro de guerra, por outro lado, a falta de alguns aspectos técnicos, ligados directamente com o controlo do cavalo, podem ter tido alguma influência na escolha dos carros de guerra, ou bigas, em detrimento da arma de cavalaria.

O excerto apresentado no início deste capítulo mostra que o cavalo, em associação com o carro, era um excelente meio de comunicação, de patrulha, e de organização do espaço. A resistência, a versatilidade e a rapidez do animal permitem-lhe viajar largas distâncias, fazendo deste um elemento utilizado para estas tarefas. Veja-se, por exemplo o caso das unidades de cavalaria existentes no exército hitita, que serviam como grupos de patrulha⁴¹⁸, tanto no reconhecimento do terreno da futura batalha, como também para vigiar a região em torno de uma coluna de marcha. Segundo Pita Kelekna, grupos montados tinham também uma função táctica no campo de batalha, em especial no que diz respeito ao elemento surpresa⁴¹⁹. Teriam, assim, a função de flanquear as linhas inimigas, tirando partido do possível pouco alcance da visão dos soldados opositores, devido a questões geográficas ou climatéricas, sendo o pó aqui um factor importante, pois, inevitavelmente, seria lançado para o ar, não apenas pelos cavalos, mas também pela própria arma de infantaria. Numa carta descoberta nos arquivos de Tell Leilan, no Nordeste da Síria, descreve-se uma outra função em que a sociedade tira partido da rapidez e versatilidade do cavalo. Neste documento, está descrito um *raid* onde é referido que um grupo assaltou armazéns de víveres em posse de inimigos. Nesta fonte apenas é referido

a. C., onde está representado um cavalo, corroboram a teoria que estas figuras do final do terceiro milénio representam efectivamente este equídeo; cf. DREWS, *Early Riders*, pp. 33-35.

⁴¹⁵ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 19.

⁴¹⁶ DREWS, *Early Riders*, p. 19.

⁴¹⁷ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 19.

⁴¹⁸ KELEKNA, «The politico-economic impact of the horse on Old World Cultures», *Sino-Platonic Papers*, p. 13.

⁴¹⁹ *Ibidem*.

que o líder do grupo estava a cavalo, mas é provável que os restantes membros também estivessem montados⁴²⁰, pois parece pouco credível que num *raid* apenas um elemento possuísse um cavalo, impedindo o grupo de tirar partido das vantagens do uso deste equídeo.

Por fim, há que mencionar a produção de cavalos no Médio Oriente, depois da sua introdução. Não existem muitas referências a esta realidade, mas sabe-se, a partir de algumas fontes, que Karkemich e Qatna (cidades costeiras do Norte da Síria) eram centros produtores de cavalos, pois o rei de Mari, Zimrilim, tentou obter cavalos brancos criados nestas cidades. Estas provas mostram que o cavalo no século XVIII a. C. já era uma espécie produzida internamente e não importada do exterior⁴²¹. Também no Egito começou a existir uma preocupação para com a produção de cavalos, sendo esta feita essencialmente no Delta⁴²². Eventualmente o Egito tornou-se num produtor de referência de cavalos, como se pode verificar num do *Primeiro Livro dos Reis* onde é referido que Salomão comprava estes animais e carros ao Egito⁴²³. Embora a narrativa seja algo tardia em relação ao período áureo do Império Novo (XVIII e XIX dinastias), pois relata uma realidade da fase de transição do segundo para o primeiro milénio a. C., é importante por mostrar que o Egito era um grande centro produtor de carros e de cavalos. Em que época terá começado a produção em larga escala? Durante a XIX dinastia? Aqui é dito que israelitas, hititas e arameus compravam ao Egito estes veículos por seiscentos siclos de prata e cada cavalo por cento e cinquenta siclos de prata, embora seja difícil dizer qual o valor de um siclo de prata no período em questão. Se admitirmos, por exemplo, que o rei hitita possuía mil carros de guerra⁴²⁴, então este teria de pagar ao Egito cerca de seiscentos mil siclos de prata em carros de guerra e trezentos mil siclos de prata pelos necessários dois mil cavalos. À partida, estes elevados números mostram que o Egito fazia da produção dos carros de guerra, e do que lhes estaria inerente, uma importante fonte de rendimentos. A importância do Egito como centro produtor continuou pelo primeiro milénio a. C. Em textos assírios, é frequente a referência ao Egito como região produtora de cavalos, que, pela via do comércio, eram fornecidas à Assíria. A título de exemplo, uma inscrição datada do reinado de Sargão II (c. 721-705 a. C.⁴²⁵) regista «doze grandes cavalos do

⁴²⁰ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, pp. 67-68.

⁴²¹ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 51.

⁴²² ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 191.

⁴²³ 1Rs 10.28-29 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 484.

⁴²⁴ Isto sobre a suposição que todos os carros e cavalos eram comprados ao Egito, o que parece pouco plausível.

⁴²⁵ FRAHM, «List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

Egipto, do tipo que não havia [...] [no seu] país»⁴²⁶. Há também menção ao Urartu como um centro produtor de cavalos, bem como a região da Média, evidências que o rei assírio Sargão II confirma ao dizer que impôs a esta região, depois de a conquistar, um tributo anual de cavalos⁴²⁷.

Importa também mencionar o custo que estaria associado à produção de cavalos. Em primeiro lugar é necessário dizer que o local de produção é, naturalmente, fora dos grandes centros urbanos, pois a falta de pasto junto às cidades é evidente, e por outro lado é caro manter uma produção de cavalos em larga escala dentro de uma cidade⁴²⁸. Estes centros produtores eram, na sua maioria, propriedades pertencentes ao poder central, como se pode ver nas tabuinhas de Alalakh, oriundas do Norte da Síria, datáveis da segunda metade do segundo milénio a. C.⁴²⁹

3. O CARRO DE GUERRA COMO ELEMENTO DE PRESTÍGIO

A ideologia real, de uma forma global, é um modo de preservar e de transmitir os apanágios, paradigmas e idiossincrasias de uma determinada figura ou instituição real. Como muito bem lembra José das Candeias Sales: «[...] A ideologia é uma teoria das aparências, artificial e manipulável, mas que, precisamente por tentar ocultar as relações reais, exprime e descobre os interesses daqueles que a produzem ou perfilham. [...]»⁴³⁰. Geralmente, para colocar em prática a ideologia/propaganda, uma determinada instituição tem de se valer de vários mecanismos para fortalecer o seu estatuto, seja por meio da imagem ou usando palavras⁴³¹, sendo que, posteriormente, muito pelo grau simbólico adquirido pela utilização no mecanismo ideológico, muitos destes objectos transformam-se em elementos de prestígio. Desde o desenvolvimento do «carro» sumério que esta arma está estreitamente relacionada com as ideologias de poder, adoptadas por reis, chefes e comandantes militares⁴³². Veja-se, desde logo, a Estela dos Abutres e o destaque que nela é dado ao soldado combatente, aqui personificado no monarca, modelo iconográfico que depois irá ser amplamente reproduzido nos

⁴²⁶ HEIDORN, «The Horses of Kush», *JNES*, 56, 2, p. 107. Para mais informações relacionadas com o «cavalo de Kush» veja-se Idem, pp. 105-114. A Núbia era uma das principais focos de produção de cavalos, sendo que muitos destes seriam vendidos à Assíria; cf. DALLEY, «Assyrian Warfare», *ACA*, p. 527.

⁴²⁷ WILLEKES, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, pp. 211-212.

⁴²⁸ Idem, pp. 208-209.

⁴²⁹ Idem, p. 210.

⁴³⁰ SALES, *Poder e Iconografia no Antigo Egipto*, p. 13.

⁴³¹ *Ibidem*.

⁴³² QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 18.

séculos posteriores, tanto na Mesopotâmia, no Corredor siro-palestino, como na Anatólia e no Egito⁴³³. A representação do monarca ou chefe militar sozinho no carro de guerra, enquanto conduz e combate ao mesmo tempo, é uma imagética propagandista comum, que tenciona demonstrar a superioridade e invencibilidade de uma sociedade sobre a outra⁴³⁴. Em última instância, está aqui representado no rei e no carro a legitimação de uma determinada vitória, que só foi possível devido ao monarca no seu veículo. Também no Estandarte de Ur se observa a relação entre ambos os factores: na linha superior verifica-se a presença do rei no centro da cena iconográfica, enquanto um «carro» de quatro rodas está à sua esquerda (na perspectiva do observador), sugerindo que este poderá ter-se deslocado nele e depois descido para receber aquilo que aparenta ser prisioneiros⁴³⁵. Como já foi analisado anteriormente, os «carros» sumérios de quatro, e até mesmo os de duas rodas, deveriam ser pouco eficazes em combate. Logo, por que razão adquiriu esta arma uma relação tão evidente com a monarquia e os poderes que lhe estavam adjacentes? Em primeiro lugar, desde a fase de transição do quarto para o terceiro milénio a. C. (c. 3300-2800 a. C.) que os reis mesopotâmicos eram transportados em veículos sem rodas puxados por bovinos⁴³⁶. Segundo William Hamblin, estes veículos tinham também funções religiosas⁴³⁷ e cerimoniais, como por exemplo o transporte de imagens de deuses em eventos religiosos⁴³⁸. Também a novidade que estes veículos representavam, associado ao destaque que um indivíduo teria sobre um «carro» deste tipo, bem como o custo de produção que lhe estava associado, que criava, inevitavelmente, uma elite. Mas, e como se irá observar para a problemática do carro aqueu (cerca de mais de mil anos depois), alguns autores defendem que este servia apenas para o transporte para a batalha⁴³⁹. É difícil de explicar o esforço económico e social que seria empregue na produção e manutenção destes veículos, caso estes não tivessem quaisquer outras funções e valências. Analisando apenas o «carro»

⁴³³ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133; Idem, p. 139; e SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, p. 41.

⁴³⁴ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 192.

⁴³⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 32.

⁴³⁶ Hoje no Ashmolean Museum em Oxford, uma maça decorada datável do reinado de Narmer (c. 3100 a. C.) representa uma veículo com estas características; cf. LITTAUER e CROUWEL, «Ceremonial Threshing in the Near East», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 330-331.

⁴³⁷ Verifica-se a presença de veículos igualmente em inumações nas mais variadas cronologias e geografias. Veja-se o exemplo paradigmático do túmulo de Tutankhamon (os carros aqui presentes irão ser abordados posteriormente no capítulo II) e também, agora menos conhecido, o exemplo do túmulo em Urartu onde verificamos a presença de alguns carros de guerra em inumações, sendo aqui de destacar a cidade fortificada de Altintepe; cf. BRYCE, *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, p. 32.

⁴³⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130.

⁴³⁹ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 116-117.

sumério, este, apesar de tipologicamente pouco eficiente, deveria ter tido alguma importância efectiva na guerra, fosse pelo factor psicológico ou até mesmo pelo combate propriamente dito.

Entre aproximadamente 2000 a. C. e 600 a. C., são vários os exemplos que têm associado ao poder real o carro de guerra⁴⁴⁰. Robert Drews refere mesmo que, durante o segundo e primeiro milénios a. C., o poder militar de um determinado chefe era «medido» a partir da quantidade e qualidade dos cavalos e dos carros de guerra que possuía⁴⁴¹. Desde os Amoritas na Babilónia, ao Mitanni, no Corredor siro-palestino, no Egipto, no Hatti, no Egeu e na Assíria, todas estas sociedades, por vezes cronologicamente aproximadas, e outras distanciadas, apresentam esta característica. Observam-se factores comuns entre todas estas representações, sendo que algumas poderão ter tido a sua origem no original «carro» sumério, embora, como correctamente refere Henri Frankfort, a iconografia suméria ou a assíria pareçam fazer uma distinção entre o rei e o deus, realidade que no caso egípcio não é tão evidente⁴⁴². Segundo este, na Estela dos Abutres, o rei Eannatum combate sobre o seu «carro» juntamente com os seus soldados, figurando na face oposta da estela o deus Ningiursu igualmente num veículo puxado por dois leões alados. A separação observa-se também na Assíria, onde o monarca é sempre representado no carro acompanhado pelo seu auriga e restantes efectivos. Por outro lado, no Egipto, o faraó, ao surgir sozinho na cena iconográfica transpõe uma realidade mais aproximada a um deus do que um chefe normal⁴⁴³. Sabendo *a priori* que o próprio faraó era o deus Hórus na terra⁴⁴⁴, esta contextualização do monarca não surpreende. Para além das naturais diferenças artísticas e tipológicas que cada cultura e carro apresenta, o paradigma representativo do monarca sobre o carro é, de uma forma geral, transversal. Por exemplo, ao comparar uma representação iconográfica babilónica do reinado de Hammurabi⁴⁴⁵ com uma egípcia da XVIII dinastia do reinado de Tutmés III (uns trezentos anos depois⁴⁴⁶), e apesar da considerável distância temporal, as semelhanças são evidentes, seja pela presença de apenas um militar (o rei) ou pela sua postura elevada e autoritária⁴⁴⁷. Posteriormente, este tipo de paradigma continua bastante presente no Egipto, sendo aqui de destacar as cenas dos murais

⁴⁴⁰ Especialmente para o Egipto, as descobertas arqueológicas de carros de guerra (cerimoniais ou com aplicações bélicas) em túmulos reais ou de altos funcionários, também ajudam a fortalecer a estreita relação entre o carro e o poder real; cf. COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, pp. 40-41.

⁴⁴¹ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 97. Idem, p. 112.

⁴⁴² BROSIUS, «The Near East», *A Companion to Ancient History*, p. 179.

⁴⁴³ FRANKFORT, *Kingship and the Gods*, p. 8.

⁴⁴⁴ SALES, «Faraó», *DAE*, p. 365.

⁴⁴⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

⁴⁴⁶ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 55.

⁴⁴⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

reais de Seti I (c. 1290-1279 a. C.⁴⁴⁸) e de Ramsés II (c. 1279-1213 a. C.⁴⁴⁹) da XIX dinastia. Já no Norte da Síria, na Anatólia e na Mesopotâmia há diferenças na forma como eram representados os monarcas e outros tipos de indivíduos associados ao poder. Agora parece haver uma maior preocupação em representar os restantes tripulantes, fossem estes dois, três ou quatro soldados⁴⁵⁰, embora seja evidente o cuidado de dar um destaque ao monarca, algo que de resto não surpreende.

Também em fontes escritas a relação entre o poder e os carros de guerra é evidente, seja pela referência a carros com ouro/prata ou pela utilização de termos associados aos carros de guerra num contexto político. Aquando do casamento entre Amen-hotep III (c. 1402-1364 a. C.⁴⁵¹) e Taduhepa, princesa do Mitanni, no conjunto de presentes enviados pelo sogro estavam carros de ouro⁴⁵². Vejam-se os seguintes excertos⁴⁵³:

«[...] Então sua majestade apareceu no carro de guerra como Montu com o seu poder. Ele agarrou no seu arco e prendeu quatro setas ao mesmo tempo. [...]»

«[...] Sua majestade deve perguntar a Yanhamu, seu regente (sobre a minha lealdade). Ele trouxe-me para o Egito quando eu ainda era uma criança, e lá eu servi sua majestade. A minha posição era na porta da cidade de sua majestade. Sua majestade deve perguntar ao seu regente se eu estou a proteger a porta da cidade de Gaza e a porta da cidade de Jaffa correctamente. Eu estou pronto para ir com os arqueiros de sua majestade para onde quer que eles vão. Então aqui estou eu com o jugo de sua majestade ao meu pescoço, e eu uso-o (com prazer). [...]»

No primeiro trecho verifica-se a forte associação do faraó ao carro de guerra, sendo neste caso em associação ao deus Montu⁴⁵⁴. Na última frase do segundo excerto observa-se a utilização do termo «jugo» num âmbito de submissão política de Yahtiri⁴⁵⁵, que segundo o trecho terá sido um militar que pertenceu a algum tipo de guarnição. Primeiro em Amarna (capital de Akhenaton), depois, e possivelmente já na sua terra natal, nas cidades de Gaza e Jaffa. Também nas «Cartas de Amarna» verifica-se outro tipo de menções a carros que podem ser identificados, essencialmente, como objectos de prestígio⁴⁵⁶:

«[...] Envia a tua filha imediatamente para o teu rei e senhor; envia também os teus presentes: vinte escravos saudáveis, carros revestidos a prata [e] bons cavalos. [...]»

⁴⁴⁸ ARAÚJO, «Seti I», *DAE*, p. 785.

⁴⁴⁹ Idem, «Ramsés», *DAE*, p. 736.

⁴⁵⁰ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 52.

⁴⁵¹ ARAÚJO, «Amen-hotep», *DAE*, p. 59; MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 82.

⁴⁵² BRYCE, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, p. 90.

⁴⁵³ PRITCHARD, *ANET*, p. 244 [trad. nossa]; OPPENHEIM, *LM*, p. 126 [trad. nossa].

⁴⁵⁴ Montu é o deus da guerra egípcio, logo é natural que uma arma como o carro de guerra seja associada a esta divindade; cf. ARAÚJO, *O Egito Faraónico. Uma civilização com três mil anos*, p. 137.

⁴⁵⁵ OPPENHEIM, *LM*, p. 125.

⁴⁵⁶ Idem, 120 [trad. nossa].

A improbabilidade de «carros revestidos a prata» serem utilizados na guerra é elevada, logo parece plausível referir que este tipo de veículos seria, maioritariamente, utilizado em contextos políticos, rituais e propagandísticos. É frequente encontrar, nas fontes egípcias anteriores e posteriores ao reinado de Akhenaton (c. 1364-1347 a. C.⁴⁵⁷), a referência a veículos revestidos não só a prata, mas também a ouro e inclusive pedra⁴⁵⁸.

«[...] Observem, os filhos dos chefes (e) os seus irmãos foram trazidos para fortalezas no Egito. [...] 188 cavalos; 40 carros de guerra, forjados com ouro e prata (e) pintados.»

«[...] Lista dos [tributos de] [...] 229 cavalos; [...] um carro de guerra feito com dispendiosa pedra branca (*mnw*), natrão, [...]»

Em ambos os excertos⁴⁵⁹ observamos a aquisição de carros feita por Tutmés III, sendo que existe uma diferença na forma como estes foram adquiridos. Enquanto o segundo terá sido um tributo dado por vários chefes sírios, o primeiro excerto enumera o espólio de guerra do faraó. Por que razão estavam carros forjados a ouro e prata numa batalha? A resposta poderá residir na possibilidade de estes veículos serem carros de transporte dos chefes militares locais (Corredor siro-palestino). Este excerto sugere que o carro de guerra também era utilizado como um objecto de prestígio na região acima referida, uma realidade reforçada pelo seguinte excerto retirado do *Primeiro Livro dos Reis*⁴⁶⁰:

«[...] Adonias, filho de Haguíte, ambicionando o trono, dizia: «Eu é que vou ser o rei.» Procurou um carro e cavalos, bem como cinquenta homens para correrem à frente dele. [...]»

Aqui verifica-se a importância que o carro tem como um elemento, quase essencial, para um indivíduo se tornar rei de um determinado território. Neste caso concreto, foi Adonias que ambicionava tornar-se rei de Israel (pois era filho de David com Haguíte⁴⁶¹). Ainda neste excerto, surge outra referência, também verificada em outros contextos, como a batalha de Kadech⁴⁶². A utilização dos *nearin* por parte de Ramsés II tem um paralelo com este texto, em que Adonias adquire um carro com cavalos e mais cinquenta homens para o acompanharem a correr. Estes soldados de infantaria ligeira seriam importantes, caso fosse necessário um auxílio

⁴⁵⁷ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 87; ARAÚJO, «Amen-hotep», *DAE*, p. 60.

⁴⁵⁸ Há que referir que a existência de um carro de guerra feito em pedra é certamente improvável, não só devido à dificuldade do trabalho da matéria-prima, mas também pelo peso que o carro iria possuir. Teria o carro apenas alguns componentes de pedra branca como decoração?

⁴⁵⁹ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 198 [trad. nossa]; Idem, p. 211 [trad. nossa].

⁴⁶⁰ 1Re 1.5 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 465.

⁴⁶¹ Este príncipe acabou por perder o direito ao trono, porque David optou por ter como sucessor Salomão; cf. GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 69.

⁴⁶² Para outras informações sobre as representações da batalha de Kadech, veja-se SANCHEZ, «Variations of Representations in the battle of Kadesh», *JSSA*, 31, pp. 129-148.

apeado, no raio de combate do próprio carro de guerra⁴⁶³. Devido à ligação da arma com o poder, na maioria das vezes os carros de guerra eram utilizados por membros da aristocracia⁴⁶⁴, embora esta função devesse de ser focada no soldado combatente e não no auriga, o que implica que este fosse oriundo de outros estratos sociais. Para o Egito esta realidade é, especialmente, evidente⁴⁶⁵, mas esta também se observa em outros contextos como é o caso do Mitanni com os *mariannu*⁴⁶⁶ ou a preponderância que os oficiais ligados aos esquadrões de carros de guerra lograram possuir na Babilónia na segunda metade do segundo milénio a. C.⁴⁶⁷ Veja-se o exemplo de um militar chamado Shitti-Marduk, que terá servido como oficial dos carros de guerra durante o reinado de Nabucodonosor I (c. 1125-1104 a. C.⁴⁶⁸) e que devido aos seus feitos adquiriu terras e um elevado estatuto social⁴⁶⁹.

No texto «Instruções hititas para os guardas reais»⁴⁷⁰ é descrito o procedimento que um guarda tem de ter quando o rei hitita exige um carro de guerra:

«[...] Se o rei pergunta por um carro de guerra, o guarda traz o assento e coloca-o. Então o rei sobe para o carro de guerra. E o guarda que tem [a função] de fechar [...] segura no bastão e agarra no cavalo da direita com [a sua] mão direita pelo arreio, mas com a [mão] esquerda ele segura o *kābur* enquanto segura no bastão. Ele mantém o carro de guerra balanceado [para que] não tombe. [...]»

Tal como para o Egito, no Hatti o carro de guerra é o veículo da realeza, símbolo do estatuto social e político do monarca, uma realidade que devia estender-se para os territórios controlados pelo reino hitita, pois em algumas cláusulas de tratados celebrados entre o Hatti e seus subordinados e aliados observa-se, por vezes, a seguinte expressão: «[...] Mas se eu escrever apenas a ti: “Conduz para aqui sozinho”, então conduz para aqui sozinho. [...]»⁴⁷¹. Apesar de haver evidências de que o carro no Hatti tinha associado a si alguma importância simbólica, Marian Feldman e Caroline Sauvage defendem que esta dimensão era residual no Império Hitita⁴⁷².

⁴⁶³ Idem, p. 134.

⁴⁶⁴ O custo de produção e de manutenção pode ser uma das razões para esta associação entre a aristocracia e os carros de guerra; cf. WILHELM, *The Hurrians*, p. 19. Idem, pp. 43-46.

⁴⁶⁵ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 266.

⁴⁶⁶ MOOREY, «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.», *WA*, 18, 2, p. 212; BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, pp. 55-56.

⁴⁶⁷ RICHARDSON, «Mesopotamia and the “New” Military History», *Recent Directions in the Military History of the Ancient World*, p. 24.

⁴⁶⁸ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 356.

⁴⁶⁹ *Ibidem*.

⁴⁷⁰ GÜTERBOCK e VAN DEN HOUT, «The Hittite Instruction for the Royal Bodyguard», *AS*, 24, p. 29 [trad. nossa].

⁴⁷¹ Esta referência surge associada, pelo menos, a Wilusa (Tróia) e ao reino de Mira; cf. BECKMAN, *HDT*, p. 77; Idem, p. 89.

⁴⁷² FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 167.

«[...] De Dabite eu saí, para Shadini eu entrei. Tributo e taxas, um carro de ouro, eu recebi. [...]»

«[...] Assurrechaichi (I), rei da Assíria, pegou no seu carro para ir contra ele. [...]»

Os exemplos acima apresentados⁴⁷³ podem ser datáveis do período médio assírio (séculos XIV a XI a. C.⁴⁷⁴), sendo que o primeiro terá sido redigido no reinado de Adadnirari I (c. 1295-1264 a. C.⁴⁷⁵) e o segundo durante a administração de Assurrechaichi I (c. 1132-1115 a. C.⁴⁷⁶). A referência a um «carro de ouro», provavelmente de cariz simbólico, prova que durante esta fase o carro de guerra tinha estas valências. Por outro lado, o segundo trecho mostra que estes eram também aplicados na guerra. Durante o período neo-assírio, muito devido ao surgimento de uma cavalaria cada vez mais capaz e eficiente, o carro de guerra foi sendo cada vez menos um veículo de uso militar efectivo e passou a ser unicamente um objecto de prestígio utilizado pela realeza assíria, numa representação de uma «linhagem de poder» que pode ser recuada até à Suméria⁴⁷⁷. Naturalmente, e como se irá observar no capítulo II, esta mudança foi lenta e durante grande parte da civilização que floresceu na Assíria o carro continuou a ser usado.

A importância simbólica do carro de guerra também está patente na associação desta arma com algumas divindades⁴⁷⁸. Utu/Chamach, deus do Sol mesopotâmico, viajava no céu da «porta» este para a «porta» oeste num carro de guerra, naturalmente no mesmo sentido em que o Sol se movimenta, aí ele descansava e voltava a repetir o movimento⁴⁷⁹. Há ainda que referir as evidentes semelhanças com o deus do Sol grego, Apolo, o qual também tinha um carro para realizar a mesma tarefa⁴⁸⁰.

O «carro» descrito e datável do reinado de Gudea⁴⁸¹, remete-nos para um veículo eminentemente militar, mas devido aos seus adornos poderá nunca ter sido utilizado em combate, sendo apenas um objecto simbólico, com funções civis e religiosas, neste caso concreto dedicado ao deus da guerra, Ninguirsu. Na mitologia hurrita, Techub, filho de

⁴⁷³ LUCKENBILL, *ARAB*, p. 115 [trad. nossa]; GRAYSON, *ABC*, p. 163 [trad. nossa].

⁴⁷⁴ JAKOB, «Economy, Society, and Daily Life in the Middle Assyrian Period», *ACA*, p. 117.

⁴⁷⁵ FRAHM, «List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 614.

⁴⁷⁶ Idem, p. 615.

⁴⁷⁷ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 40; NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, pp. 67-68.

⁴⁷⁸ CROUCH, *War and Ethics in the Ancient Near East*, p. 49.

⁴⁷⁹ BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, p. 126.

⁴⁸⁰ Pensa-se que Apolo terá «viajado» de oriente para ocidente pelo mar, passando em primeiro lugar por Chipre e depois por Creta. O próprio culto de Apolo possui bastantes paralelismos com as culturas semitas do Corredor siro-palestino, como é o exemplo das celebrações da Lua Nova, bem como no sétimo dia da mesma lua; cf. BURKERT, *De Homero a los Magos*, p. 63.

⁴⁸¹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130 e 143. O excerto onde está a descrição do veículo já foi apresentado anteriormente.

Kumarbi e deus do céu e da tempestade, movimentava-se num «carro» de quatro rodas puxado por uma parilha de bois (Cheris e Hurrich)⁴⁸². Também na Babilónia, de acordo com alguns passos reproduzidos no «Épico da Criação»⁴⁸³, verifica-se a relação entre os carros de guerra e algumas divindades:

«[...]
Calma [Tiamat] com os teus sagrados feitiços,
No [car]ro-tempestade progrediste a toda a velocidade.
[...]»

«[...]
Ele montou o carro-tempestade irresistível [e] aterrorizante.
Ele atrelou [e] uniu a este uma equipa de quatro,
[...]»

Embora não exista nenhuma fonte hitita que descreva um qualquer ritual, ou, mesmo, um veículo de cariz simbólico, é evidente que essa dimensão existia naquele contexto cultural. Havia no Hatti o ritual de purificar os cavalos que iriam servir de animais de tiro nos carros de guerra⁴⁸⁴, bem como o ritual de oferecer aos deuses carros de guerra em reconhecimento pela vitória⁴⁸⁵. Outro aspecto em que o carro seria à partida um objecto de extrema importância, era no transporte de pessoas, como no caso dos monarcas, membros da corte, oficiais e quem conseguisse adquirir e manter um veículo. Todavia deverá ser realçado que estes carros não seriam, à partida, utilizados na guerra, pois é provável que estes apresentassem características distintas, permitindo, acima de tudo, aumentar a resistência do veículo⁴⁸⁶ em detrimento da rapidez e da manobrabilidade. A relação entre o divino e os carros verifica-se ainda no decurso do primeiro milénio a. C., no período neo-babilónio, nomeadamente durante o reinado de Nabónido (c. 555-539 a. C.), onde é feita menção a Istar e ao seu carro puxado por sete leões⁴⁸⁷. Na «Epopéia de Gilgamech»⁴⁸⁸, reproduzida durante o período assírio, é feita uma descrição de um carro eminentemente mítico, feito de ouro e «lápís» (possivelmente lápis-lazúli), sendo que as rodas também eram de ouro. Sabe-se ainda que na Assíria era realizada uma cerimónia onde o rei, sobre o carro real, personificava o deus Ninurta⁴⁸⁹.

⁴⁸² WILHELM, *The Hurrians*, p. 50.

⁴⁸³ PRITCHARD, *ANET*, pp. 64-66 [trad. nossa].

⁴⁸⁴ BEAL, «Making, Preserving, and Breaking the Peace with the Hittite State», *War and Peace in the Ancient World*, p. 91.

⁴⁸⁵ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 82.

⁴⁸⁶ BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 31.

⁴⁸⁷ PRITCHARD, *ANET*, p. 309.

⁴⁸⁸ «[...] Eu vou atrelar para ti um carro de lápis e ouro. Onde as rodas são ouro e os cornos são bronze. Tu deverás ter demónios da tempestade para agarrar as poderosas mulas. [...]»; cf. GRAYSON, *ABC*, pp. 83-84 [trad. nossa].

⁴⁸⁹ FRANKFORT, *Kingship and the Gods*, p. 324.

CAPÍTULO II

AS RODAS DO FURACÃO

A tipologia de um carro de guerra é, em regra, um reflexo do paradigma militar de uma determinada sociedade⁴⁹⁰. Quanto mais pesado e robusto for o exército, mais pesado e maior será o carro de guerra, e a mesma situação aplica-se no sentido oposto. Veja-se o caso dos Egípcios, com um exército maioritariamente ligeiro e móvel, quando comparado com as forças hititas ou assírias⁴⁹¹, equipados com esquadrões de carros ligeiros, enquanto que as outras duas culturas militares optaram por veículos de guerra mais pesados. Estes são os dois grandes grupos de carros de guerra existentes durante o segundo e primeiro milénios a. C., ambos fruto do desenvolvimento tecnológico e da criação de factores inovadores⁴⁹². A descoberta e o aperfeiçoamento da roda raiada, a introdução do cavalo como animal de tracção, o aparecimento de novos sistemas de atrelagem (substituição do anel nasal por arreios), o uso do arco como arma preferencial dos combatentes do carro⁴⁹³, e, também, a utilização de materiais mais leves na construção causou no século XIX a. C. uma alteração de paradigma. Esta realidade levou a que os veículos de quatro rodas maciças, até então usados na guerra, desaparecessem dos contextos bélicos da Mesopotâmia⁴⁹⁴. Esta ausência deve ter sido originada pela já mencionada parca eficácia que estes veículos tinham em combate, e embora fossem utilizados na Suméria durante a segunda metade do terceiro milénio a. C. como arma, a existência paralela do carro de duas rodas deverá ter, progressivamente, e com a evolução tecnológica, remetido o veículo de quatro rodas para segundo plano⁴⁹⁵. De facto, apenas os veículos de duas rodas «sobreviveram» como elementos militares à fase de transição do terceiro para o segundo milénio a. C., realidade que terá sido iniciada durante o período neo-sumério⁴⁹⁶.

⁴⁹⁰ Sobre uma visão generalista dos vários tipos de fazer a guerra: cf. PARKER, *The Cambridge History of Warfare*, pp. 1-2.

⁴⁹¹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 77-78; Idem, p. 67. Sobre a presença e interpretação destes carros egípcios no cinema, veja-se MENDES, *A Cruz, o Gládio e a Espada: representações da História no cinema de Cecil B. DeMille*, p. 94.

⁴⁹² ALAMEIN, *A History of Warfare*, pp. 34-35.

⁴⁹³ RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, p. 43.

⁴⁹⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 147; LITTAUER e CROUWEL, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 45. Segundo Stephen Bertman, a arma ofensiva mais comum no Médio Oriente era o arco e flecha, sendo o escudo e o elmo o armamento defensivo mais utilizado. Este autor refere, ainda, a utilização das lanças, dardos e maças de armas; cf. BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, pp. 263-264.

⁴⁹⁵ Veja-se subcapítulo 1.2, pp. 53-67.

⁴⁹⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 147.

Existem, como será exposto na próxima secção deste capítulo, pelo menos duas fortes possibilidades de epicentro da evolução do «verdadeiro» carro de guerra, como Mary Littauer e Joost Crouwel referem, sendo a primeira um desenvolvimento autóctone do carro de guerra no próprio Médio Oriente, ou então uma origem externa, essencialmente oriunda das vastas estepes da Eurásia⁴⁹⁷. Será, contudo, mais plausível equacionar um desenvolvimento do carro de guerra numa perspectiva interna, onde já existia uma tradição e conhecimento de utilização de veículos em combate.

O propósito desta nota introdutória prende-se com a delimitação dos parâmetros relacionados com a opção patenteada pela organização deste capítulo. Qual a diferença entre um carro de guerra ligeiro e o seu homólogo pesado? Existem cinco grandes dissemelhanças entre estes dois tipos de carros:

- 1 – Nas características morfológicas;
- 2 – Nos materiais e técnicas de construção;
- 3 – No método de utilização em combate;
- 4 – No número de efectivos;
- 5 – No armamento.

Em primeiro lugar, há que referir que estas diferenças não são infalíveis, no sentido em que um carro pesado terá inevitavelmente de ser diferente de um veículo ligeiro. Veja-se, por exemplo, que o carro de guerra assírio, embora morfológicamente se aproxime mais da tipologia pesada hitita, em termos de armamento e de utilização em combate, está mais relacionado com o modelo egípcio, com arco e flecha, e onde o carro é usado como uma plataforma de tiro. De uma forma geral, os carros de guerra pesados apresentam uma fisionomia mais robusta, muitas vezes manifestada numa maior capacidade de defesa, ou por estes serem mais couraçados, ou por na plataforma estarem mais que dois militares, permitindo assim a presença de um portador de escudo⁴⁹⁸. A opção tomada por um exército sobre uma determinada tipologia de carro de guerra surge a partir de uma série de vários condicionalismos, que pela existência de um determinado factor obriga a que outros sejam considerados. Os faraós do Império Novo, sempre a favor da mobilidade e da rapidez, tiveram de abdicar de uma maior

⁴⁹⁷ LITTAUER e CROUWEL, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 45-52; NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 177; e COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 44.

⁴⁹⁸ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 58.

capacidade defensiva e, também, de choque, que terá sido, em parte, colmatada pela própria manobrabilidade do veículo; opção oposta foi a tomada pelos Hititas, como forma de aumentar a capacidade de resistência e de defesa, tornando, inevitavelmente, o carro mais pesado e menos móvel. O carro assírio apresenta-se como um exemplo claro de condicionalismo, pois durante todo o primeiro milénio observa-se um progressivo aumento do tamanho e do peso do carro, dada a necessidade de adicionar mais defesas no próprio veículo, mas também de aumentar o número de efectivos⁴⁹⁹; esta necessidade deveu-se muito ao surgimento de uma cavalaria mais capaz, que terá tornado o acto de fazer a guerra ainda mais versátil, móvel e rápido.

Em regra, quando comparado com o carro de guerra pesado, o carro ligeiro é mais rápido e mais manobrável, e esta característica acaba por se reflectir na forma como estes veículos são utilizados em combate. Enquanto um carro pesado, devido à sua menor mobilidade, teria, muitas das vezes, de ser utilizado num movimento rectilíneo e frontal contra as linhas inimigas, os carros ligeiros, pelo contrário, oferecem a quem os controla e dirige um maior leque de movimentações tácticas. A própria construção da arma é resultado dos processos de concepção, construção e utilização do carro, mas também se apresenta como o reflexo da forma que uma determinada sociedade tinha de construir os seus carros de guerra. Na verdade, a opção de utilizar um veículo como arma de choque obriga ao desenvolvimento de técnicas de construção que permitam ao carro tornar-se mais resistente, pois o contacto directo com o inimigo provocará mais estragos nesta arma do que num veículo para ser utilizado à distância apenas como plataforma de tiro.

1. CARROS DE GUERRA LIGEIOS

1.1. Os Hurritas e a origem do carro de guerra

Embora se saiba quais terão sido os elementos que despoletaram o desenvolvimento do carro de guerra no segundo milénio a. C., as questões da origem e da difusão deste para os contextos onde foi utilizado são, ainda, uma problemática de difícil resolução. Mas podemos delinear três correntes de observações dos focos de desenvolvimento do carro de guerra⁵⁰⁰:

- 1 – Desenvolvimento feito por parte dos Proto-indo-europeus e dos Indo-europeus;
- 2 – Desenvolvimento autóctone do Médio Oriente⁵⁰¹;

⁴⁹⁹ DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, pp. 22-23.

⁵⁰⁰ RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, p. 61.

⁵⁰¹ PIGGOTT, *The Earliest Wheeled Transport*, pp. 103-104.

3 – Desenvolvimento feito no Médio Oriente, mas a partir da «inovação indo-europeia»⁵⁰².

Importa agora analisar o processo científico que levou à origem destas três teorias de quando e de como terão os carros de guerra sido desenvolvidos e difundidos. Em 1939, Joseph Wiesner, induzido pelo que Peter Raulwing chamou de «ariomania», introduziu a possibilidade de existência de um carro de guerra comum de origem proto-indo-europeia, que terá sido difundido depois para o mundo pré-clássico por uma determinada população pertencente àquela cultura. Outros investigadores (Meyer, Ungnad, Meibner, entre outros), a partir de provas textuais, chegaram à conclusão de que havia vestígios e semelhanças entre alguns antropónimos relacionados, entre vários exemplos, com o cavalo – *ásva* em indo-europeu –, que tem equivalentes noutras línguas e escritas do Médio Oriente, como o caso do nome sumério para cavalo, ANŠE.KUR.RA («asno das montanhas»). Estes investigadores, a partir de fontes da primeira metade do segundo milénio a. C., como o Código de Hammurabi, conseguiram concluir que o cavalo nunca foi um elemento fundamental até c. 2000 a. C. e que a presença de carros de guerra nas sociedades locais durante o século XVI a. C. estava interligada com populações que falavam o indo-europeu.

Em 1955, Franz Hančar demonstra que havia comprovação de um desenvolvimento do carro de guerra, numa fase anterior à chegada de grande parte das populações indo-europeias, dando como possíveis zonas de origem o Norte da Mesopotâmia, o Noroeste da Síria e a Anatólia. Esta teoria foi amplamente aceite entre a comunidade científica, sendo depois utilizada por Stuart Piggott, Peter Moorey e James Mallory, quando estes sugerem a adição de um novo factor: combinar o desenvolvimento local (no Médio Oriente) com «novas invenções» oriundas das estepes do Sul da Rússia, desenvolvidas por povos indo-europeus⁵⁰³. Quatro anos antes de Franz Hančar, Fritz Schachermeyr indica, pela primeira vez, os artesãos hurritas como os possíveis «inventores» do carro de guerra; a influência indo-europeia estaria patente pela via da introdução de maiores quantidades de cavalos⁵⁰⁴.

Numa análise das várias teorias que foram sendo explanadas ao longo do século XX, parece evidente que tanto um desenvolvimento autóctone do Médio Oriente como uma

⁵⁰² Em certos autores, pode-se observar a utilização do termo «indo-ariano». Ambos são bastante idênticos e na maioria das vezes referem-se ao mesmo grupo de populações; cf. RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, p. 61.

⁵⁰³ Segundo Wolfram Nagel, terão sido os povos indo-europeus que invadiram a Anatólia no início do segundo milénio a. C., depondo os Hititas e dando origem aos Hititas, a introduzir o cavalo e o carro no Médio Oriente; cf. *Idem*, p. 65.

⁵⁰⁴ *Idem*, pp. 61-63.

evolução externa por si só não chegam para explicar o aperfeiçoamento do carro de guerra. A observação mais sensata e plausível será a de que numa região, geograficamente favorável, terá havido durante os primeiros séculos do segundo milénio a. C. uma confluência de conhecimentos e de experiências que terá permitido o apuramento do carro de guerra. Na linha das teorias acima expostas, é-nos possível identificar dois focos principais para um muito provável desenvolvimento do carro de guerra: o primeiro é o Médio Oriente com os carros sumérios de quatro e de duas rodas, conhecimentos de construção e de uso que, por sua vez, são transmitidos para os Acádios e para os Neo-Sumérios. O outro foco está centrado na Eurásia, com a descoberta do túmulo 12 em Sintachta, na actual Rússia, enquadrado cronologicamente na fase inicial do segundo milénio a. C. (c. 2000-1800 a. C.), onde foi achado um carro puxado por dois cavalos, com duas rodas raiadas de dez raios⁵⁰⁵. Para Albrecht Goetze, o carro de guerra foi introduzido no Médio Oriente por populações indo-europeias oriundas do Norte do Cáucaso e que migraram para o Médio Oriente; porém, a par destes movimentos, este investigador aponta ainda os Cassitas (Babilónia) e os Hurritas pela sua conexão com os carros de guerra e com o treino e criação de cavalos⁵⁰⁶. Esta teoria tem como base a assunção de que o impacto dramático que esta arma teve na dinâmica militar do mundo pré-clássico só foi possível por o carro de guerra ter sido introduzido no Médio Oriente já como um produto já bastante aperfeiçoado⁵⁰⁷.

Embora seja indiscutível que a presença de um carro com rodas raiadas na Eurásia é precoce, quando Mary Littauer e Joost Crouwel procederam às medições dos componentes existentes, concluíram que este veículo ficava inutilizado quando conduzido a mais de certas velocidades, além de ser extremamente difícil de manobrar. Se estas limitações eram especialmente problemáticas para contextos bélicos, quando observadas numa conjuntura de caça elas não seriam menos limitadoras. Os autores mencionados referem também que no Médio Oriente, onde o fenómeno da guerra estava mais evoluído, a introdução e desenvolvimento do carro são mais plausíveis, quando comparados com uma região de estepe, socialmente de cariz tribal, onde o cavalo já seria montado, método mais eficaz naquele contexto⁵⁰⁸. David Anthony defende que pela altura do surgimento destes veículos nas estepes

⁵⁰⁵ BARBOSA, «O Carro de Guerra na Antiguidade», in *Guerra na Antiguidade*, III, p. 282.

⁵⁰⁶ Os «Textos de Kikkuli» foram descobertos em 1906 nas escavações em Hattucha na Anatólia e descrevem um tratador de cavalos que esteve ao serviço de um rei hitita, mas que era de origem mitânico-hurrita; cf. RAULWING, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariot Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», in *NEA*, p. 2; NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 177.

⁵⁰⁷ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, pp. 5-7.

⁵⁰⁸ Yelena Izbitser, no seu estudo sobre os veículos com rodas das estepes eurasiáticas, observou que em inumações onde o número de rodas era irregular, e superior a quatro, na maioria dos casos, estas pertenciam a «carros» de

eurasiáticas, a utilização do cavalo como montada era já amplamente conhecida e generalizada⁵⁰⁹. Tendo em conta que o exemplar encontrado em Sintachta é único no contexto da Eurásia, e sabendo dos constantes contactos que existiam no Cáucaso, não será este um exemplar trazido do Sul e levado para Sintachta como objecto de poder? O mesmo terá acontecido com o cavalo durante todo o terceiro milénio a. C. no Médio Oriente⁵¹⁰, onde, embora presente, não estava introduzido completamente nas sociedades dessa época. Não possuímos respostas concretas para algumas destas questões. Outra possibilidade prende-se com a inspiração que este tipo de veículo poderá ter originado nas populações das estepes eurasiáticas, levando-as, porventura, a imitar modelos de carros de guerra presentes no Médio Oriente⁵¹¹.

Mary Littauer e Joost Crouwel, no final da década de setenta do século XX, surgem com uma nova teoria, que consistia no seguinte: o carro de guerra terá sido desenvolvido no Médio Oriente e não trazido por povos indo-europeus oriundos das estepes da Eurásia. Para estes especialistas, naquela região existem vestígios que provam uma progressiva evolução, bem como a presença de alguns protótipos⁵¹².

Vejam agora as indicações que sugerem um desenvolvimento autóctone do carro de guerra no Médio Oriente. Dados inequívocos da presença de cavalos atrelados a carros datam da fase final do terceiro milénio a. C., sendo aqui de assinalar algumas figuras de terracota, já mencionadas, descobertas em Tell es-Sweyhat na Síria, onde o equídeo surge a puxar um veículo com um arreio e não com um anel nasal⁵¹³. Enquanto na Eurásia a utilização do cavalo como animal de montada parece ter surgido durante o terceiro milénio a. C., no Médio Oriente a utilização do cavalo desta forma é mais tardia, apesar de existirem representações de equídeos que estão a ser montados, com o cavaleiro sentado na parte traseira do animal, método utilizado para asnos e híbridos, devido a baixa cernelha que estes animais possuíam e que, caso o cavaleiro se fixasse mais à frente, iria ter a sensação de desequilíbrio. Esta forma de montar não seria bem vista pelas classes mais elevadas, pois seria extremamente desconfortável, levando

quatro rodas, e não a veículos de duas. Mary Littauer e Joost Crouwel, a partir desta descoberta, afirmaram que na Eurásia não terá havido um desenvolvimento de um veículo com duas rodas; cf. LITTAUER e CROUWEL, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 50.

⁵⁰⁹ Idem, pp. 45-50.

⁵¹⁰ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 53.

⁵¹¹ LITTAUER e CROUWEL, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 51.

⁵¹² PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, pp. 8-9. Aqui estes investigadores estão a referir-se como exemplo aos «carros» sumérios de duas rodas, que também estão presentes nas regiões da actual Síria.

⁵¹³ Estes dois métodos serão abordados posteriormente.

às condições favoráveis ao desenvolvimento do carro de guerra⁵¹⁴; será uma das razões para a evolução para um carro mais eficaz e propício às situações (militares e políticas) que a época exigia. Littauer e Crouwel põem pertinentemente a questão perguntando o seguinte:

«[...] Does not seem more likely that the horse's introduction to draught in the Near East stimulated the local wheelwrights to invent a lighter wheel for the already long-existing two-wheelers than that people without a history of two-wheeled vehicles and with an already superior personal conveyance – the mounted horse – should find reason suddenly to invent such a vehicle in its entirety? [...]»⁵¹⁵.

Em apoio à teoria acima referida, está Ronald Crossland, que defende a necessidade de existirem dois factores essenciais para um desenvolvimento do carro de guerra: a utilização e conhecimento do cavalo como um animal de tracção além de esta actividade estar inserida num contexto cultural da Idade do Bronze. A partir destes pressupostos, Crossland afirma que esta arma deverá ter sido desenvolvida no início do segundo milénio a. C. no Norte da Síria, no Norte da Mesopotâmia (com especial relevância da zona do Ararate⁵¹⁶) ou no Irão⁵¹⁷.

Os Hurritas surgem pela primeira vez referidos como um complexo de tribos das montanhas da região Sudeste da Anatólia⁵¹⁸, expandindo-se depois por todo o Nordeste da Síria e o Norte da Mesopotâmia⁵¹⁹. Esta difusão terá sido o primeiro sinal de uma migração lenta, com episódios de conflitos, e a movimentação de populações civis⁵²⁰. Entre 2190-2115 a. C., estas tribos já estariam fixadas no Norte da Mesopotâmia, aproveitando-se do período de crise e fragilidade por que a Acádia estava a passar, o que lhes possibilitou o controlo de algumas regiões na Mesopotâmia. Cronologicamente, a progressiva migração e conquista hurrita teve

⁵¹⁴ LITTAUER e CROUWEL, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 50; Idem, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, pp. 66-67.

⁵¹⁵ Idem, pp. 50-51.

⁵¹⁶ Foram descobertas na região do Cáucaso ossadas de cavalos datadas de c. 3500 a. C. Como já foi referido, o cavalo não é um animal autóctone destas regiões, logo terá chegado por via de migrações ou influências culturais vindas do Norte. A importância destas populações fixadas na região do Cáucaso prende-se com a possibilidade de estas se terem deslocado para Sul em direcção ao Norte da actual Síria, fundando aí, no último quartel do terceiro milénio, as primeiras cidades hurritas; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 53; GOETZE, «Warfare in Asia Minor», in *Iraq*, p. 125.

⁵¹⁷ CROSSLAND, «Immigrants from the North», in *The Cambridge Ancient History. Volume I. Part II. Early History of the Middle East*, pp. 873-874; PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 6.

⁵¹⁸ Segundo Gernot Wilhelm, a origem e o momento de chegada de populações hurritas às montanhas do Sudeste da Anatólia é, ainda, muito problemática, e para a qual não há uma resposta concreta. Este autor sugere que inicialmente estas populações terão sido originárias de regiões na costa leste do mar Cáspio; cf. WILHELM, *The Hurrians*, p. 7.

⁵¹⁹ Indícios oriundos de Ur III sugerem que no final do terceiro milénio a. C. as regiões a este e a norte dos vales dos rios Tigre e Eufrates estavam ocupadas por populações que falavam o hurrita; cf. Idem, p. 10.

⁵²⁰ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 303-304.

em paralelo as conquistas feitas pelos Gútios (oriundos dos montes Zagros) e pelos Amoritas⁵²¹. Entre c. 2190-1900 a. C. Urkech terá sido a principal cidade hurrita no Norte da Mesopotâmia⁵²²; ainda que fosse a mais preponderante, aparentemente, esta não tinha grande poder sobre as restantes, pois neste período os territórios hurritas eram dominados pelas cidades independentes que tinham em comum uma cultura⁵²³. A pressão feita por estas populações deverá ter sido muito intensa, de modo que nos últimos cem anos do terceiro milénio a. C., os reis neo-sumérios procuraram estancar o avanço hurrita no Norte, destacando-se nesta acção o rei Chulgui, que realizou três campanhas contra este povo na região do Alto Tigre; embora tenha sido, na maioria das vezes, bem-sucedido militarmente, os Hurritas acabaram por se tornar uma potência militar regional⁵²⁴.

Cerca de 1970 a. C., há relatos oriundos de Echnunna da presença de um rei hurrita que dominaria toda a parte norte da Assíria, incluindo a cidade onde a deusa Chawuska era venerada⁵²⁵. Durante a primeira metade do segundo milénio, verifica-se um avanço territorial hurrita para a Síria, pois durante este período surgem inúmeros nomes de origem hurrita nas fontes locais. Muito à imagem do que ocorreu nos séculos anteriores, a entrada destas populações teve momentos de conquista e de ocupação agressiva, mas também de penetração de massas humanas por meios relativamente pacíficos.

No século XVII a. C., dá-se, também, a chegada de populações hurritas a Canaã⁵²⁶. Estarão estas populações relacionadas com os territórios hicsos? Como irá ser desenvolvido posteriormente, a «invasão»⁵²⁷ do Egipto pelos Hicsos terá acontecido durante os séculos

⁵²¹ Os Amoritas terão sido um povo oriundo do monte Bachar na Síria, que c. 2200-1900 a. C. migrou para diversas regiões do Médio Oriente. Estes aproveitaram a fragilidade por que os poderes fixados no Médio Oriente estavam a passar, conquistando grande parte da região, incluindo territórios em Canaã, na Síria e na Mesopotâmia; cf. Idem, p. 157; e Idem, pp. 102-103; ver ainda WILHELM, *The Hurrians*, p. 9.

⁵²² Dentro dos aglomerados hurritas, há que salientar também Nauar, que terá sido governada por Atalchen (este terá também dominado Urkech), e embora não seja possível fornecer uma cronologia precisa sobre o governo deste rei, pensa-se que terá sido entre a fase final do período dos Gútios e a primeira década de Ur III. Em fontes tardias hititas surge também a referência a outra cidade, Tukrich, que ficava situada no leste da Mesopotâmia e seria governada por Kiklipatal; cf. Idem, pp. 9-10.

⁵²³ William Hamblin refere que estas, embora autónomas, em certos momentos poderão ter feito parte de uma frágil confederação ou de algum tipo de aliança; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 304-305.

⁵²⁴ WILHELM, *The Hurrians*, p. 10; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 110-111.

⁵²⁵ WILHELM, *The Hurrians*, p. 11.

⁵²⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 306.

⁵²⁷ A «invasão» hicsa é um tema complexo e será observado posteriormente neste capítulo.

XVIII-XVII a. C.⁵²⁸, cronologia que coincide com a presença hurrita em Canaã⁵²⁹. Graças a fontes assírias e babilônicas, sabemos que no século XVIII a. C. os territórios sob domínio hurrita se estendiam desde o Norte da Síria ao Norte da Mesopotâmia, ao Este do rio Tigre e, por fim, aos montes Zagros. Posteriormente, nos séculos XV e XIV a. C., observa-se a presença hurrita em Nuzi⁵³⁰, cidade onde as escavações arqueológicas forneceram pequenos modelos de carros em terracota, bem como os «Arquivos de Nuzi». Nesta complexidade de textos são mencionados vários tipos de veículos: o carro «do campo», o carro «da montanha», o carro «com um freio»⁵³¹ e o «carro rápido»⁵³². Qual destes quatro veículos diz respeito ao carro de guerra? Em primeiro lugar, há que referir o «do campo», o qual deve ser um tipo de carroça, que seria utilizada como meio de transporte de bens e de pessoas, possivelmente traccionada por asnos, híbridos ou por bovinos. No que concerne ao segundo tipo de veículo, a sua função não é tão evidente: à partida, um carro não estaria preparado para ser utilizado numa zona de montanha, o que leva a crer que, tal como na tipologia anterior, esta se refere a um veículo não bélico de cariz económico e social.

Por fim, as duas últimas tipologias parecem aludir a veículos rápidos de utilização militar, enquanto para o último tipo a sua nomenclatura é evidente: o «carro rápido» é o carro de guerra. No caso do «veículo com freios», sendo que estes teriam de existir para travar o carro, implica que eles pudessem andar a velocidades relativamente elevadas, o que nos leva, igualmente, até aos carros do segundo milénio a. C. Apesar destas menções nos «Arquivos de Nuzi», o carro de guerra em contexto hurrita não é abundante nas fontes, sendo referido num tratado hitita datável do século XV a. C., feito com um rei hurrita de Kizzuwatna, chamado Chunachura⁵³³:

«[...] O hurrita não [me] devolveu o meu súbdito, minha majestade, mas ele enviou as suas tropas e os seus carros de guerra. Atrás de sua majestade eles saquearam a terra de Ichua. Todos os prisioneiros, gado, [e] ovelhas eles capturaram, eles levaram para a terra hurrita. [...]

⁵²⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 461-463; a partir da cultura material, Robert Engberg sustenta que os Hicsos eram maioritariamente de origem hurrita; cf. ENGBERG, «The Hyksos Reconsidered», *SAOC*, 18, p. 19; GENZ, «The Introduction of the Light, Horse-Drawn Chariot and the Role of Archery in the Near East at the Transition from the Middle to the Late Bronze Ages: is there a connection?», *Chasing Chariots*, p. 101.

⁵²⁹ Os Hurritas surgem em fontes egípcias datáveis da XVIII dinastia (c. 1550-1292 a. C.), sendo referidos como tribos nativas do Corredor siro-palestino; cf. WILHELM, *The Hurrians*, p. 25; ver também ARAÚJO, *Grandes Faraós*, p. 29.

⁵³⁰ *Idem*, pp. 12-14.

⁵³¹ Duncan Noble sugere que a referência ao «freio» está relacionada com a necessidade de haver um travão aquando da descida de um terreno inclinado, ou simplesmente quando o veículo está a movimentar-se a uma velocidade demasiado elevada; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 37.

⁵³² *Ibidem*.

⁵³³ DEVECCHI, «Missing Treaties of the Hittites», *Rivista di storia, ambienti e culture del Vicino Oriente Antico*, 12, p. 172 [trad. nossa].

Terá sido neste contexto de constantes conflitos que o carro de guerra acabaria por se desenvolver durante os séculos XVIII-XVII a. C.⁵³⁴ É natural que os Hurritas tivessem conhecimento de tal arma, devido ao forte contacto militar, mas também civil (comércio), que estes tiveram com as regiões a sul (Neo-Suméria), que, por sua vez, utilizavam veículos com rodas na guerra: trata-se de uma representação simbólica, que remete imediatamente para os veículos utilizados na Mesopotâmia durante o terceiro milénio a. C.

A região de fixação da sociedade hurrita terá sido especialmente propícia ao desenvolvimento do carro de guerra, pois o Norte da Mesopotâmia, o Norte da Síria e a região oriental da Anatólia eram regiões de confluências de culturas e tradições do Norte e do Sul, onde acabariam por estar incluídos os «carros», mas também um dos elementos essenciais para o desenvolvimento do carro de guerra, o cavalo (Mapa 4). O registo mais antigo da presença de um carro puxado por cavalos está representado num selo cilíndrico de Kultepe (Imagem 14), na Anatólia, datável de c. 2000-1850 a. C., onde se vê um guerreiro com um machado em cima de um carro de duas rodas, com quatro raios cada, e a ser puxado por dois cavalos, sendo aqui utilizado o anel nasal para controlar os animais em vez dos arreios⁵³⁵.



Imagem 14 - Detalhe de um selo cilíndrico proveniente de Kultepe, a antiga Kanech, na Anatólia [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «The Origin of the True Chariot», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 46].

Kultepe, povoado próximo da antiga Kanech, fica situado, aproximadamente, na região central da Anatólia⁵³⁶; admitindo uma introdução do cavalo pelo Cáucaso, então será natural que a região mais a oriente tivesse sido a primeira a receber este equídeo, reflexão apoiada pelas provas da presença do cavalo no Alto Eufrates e na planície, em Altinova (c. 3000 a. C.), bem como nas bacias hidrográficas dos rios Araxes e Kura⁵³⁷. Os Hurritas, não sendo um povo de origem indo-europeia⁵³⁸, certamente que tiveram contactos com algumas culturas indo-europeias e, como

⁵³⁴ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 176; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 29.

⁵³⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 147; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 141-142.

⁵³⁶ Existem sinais de contactos comerciais entre a Assíria e o Norte da Síria e a região de Kultepe durante o séc. XVIII a. C.; cf. WILHELM, *The Hurrians*, p. 12.

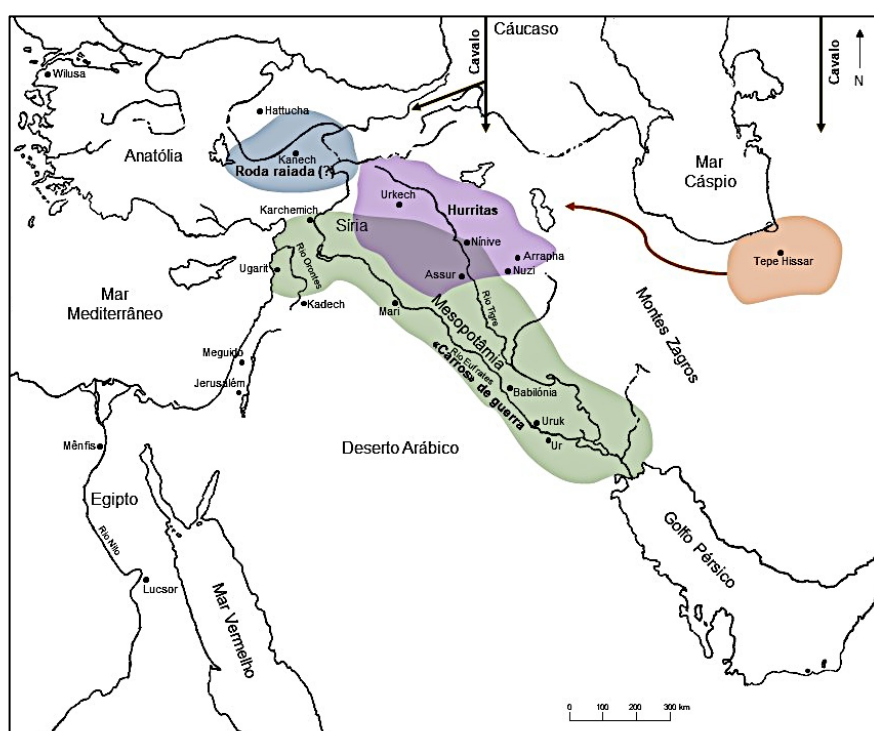
⁵³⁷ ZARINS, «The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia», *Journal of Cuneiform Studies*, 30, 1, pp. 4-12.

⁵³⁸ A questão dos Indo-Europeus não será abordada, pois esse não é o propósito da reflexão aqui apresentada, e devido a ser uma questão de extrema complexidade iria tomar muito espaço. Assim, para mais informações veja-

defende Gernot Wilhelm, estes contactos terão acontecido na região da Transcaucásia, acrescentando que se revela mais evidente a influência que os povos indo-europeus tiveram sobre os Hurritas do que o contrário. Estes influxos ficaram patenteados na religião (conhecem-se alguns deuses com nomes indo-europeus) e, mais preponderante para a problemática aqui abordada, surgem termos técnicos relacionados com o treino de cavalos⁵³⁹.

Durante os séculos XVI-XV a. C., encontram-se em fontes hititas referências a invasões hurritas em territórios hititas durante os reinados de Hattusili I, Mursili I e Hantili I, levando ao estabelecimento de populações e à fundação, por exemplo, da importante cidade de Kizzuwatna⁵⁴⁰. Durante esta fase, a oriente, já no actual Iraque, sobreviveram alguns focos desta civilização, sendo de

realçar as cidades de Nuzi, Kurruhanni e Arrapha; ou por razões políticas favoráveis, ou por uma necessidade (pressão demográfica), vagas de populações hurritas movimentam-se para o Levante, fixando-se em regiões com um nível de precipitação elevado. Gernot Wilhelm refere que a sociedade estabelecida



Mapa 4 - Mapa do possível processo de desenvolvimento do carro de guerra ligeiro nos primeiros séculos do segundo milénio a. C.

nestas regiões era composta no topo por uma classe dirigente de indivíduos que estariam divididos em várias «famílias reais» de vários estados hurritas. É também durante a segunda metade do segundo milénio que, um pouco por todo o Médio Oriente, surge aquilo a que os investigadores chamam de «economia palaciana». Este termo engloba diversas dimensões da

se RAULWING, Peter, *Horses, Chariots and Indo-Europeans. Foundations and Methods of Chariotry Research from the Viewpoint of Comparative Indo-European Linguistics*, Budapeste: Archaeolingua, 2000.

⁵³⁹ WILHELM, *The Hurrians*, p. 17. Há que notar aqui o «Texto de Kikkuli», onde este se refere a si mesmo da seguinte forma: «Aqui [fala] Kikkuli, o treinador de cavalos da terra do Mitanni»; cf. RAULWING, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariots Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», *NEA*, pp. 2-4 [trad. nossa].

⁵⁴⁰ BRYCE, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, pp. 31-32.

sociedade da época, desde o cultivo da terra à manufacturação de bens, administração de aspectos militares, bem como gestão e procedimentos administrativos.

Como era tipologicamente o carro hurrita? São poucos os dados referentes aos carros de guerra utilizados pelos exércitos hurritas. Devido a esta falta de informações, apenas se irá problematizar e questionar sobre qual ou quais as tipologias desta arma móvel, que à partida terá sido dos primeiros exemplares do «verdadeiro carro de guerra». Com base no pressuposto de que a difusão do carro de guerra se deu a partir dos territórios hurritas, baseando-nos em carros posteriores, especialmente nos veículos hicsos (e por associação também o egípcio), nos hititas⁵⁴¹ e nos mitânicos⁵⁴², pode ser possível fornecer alguns dados relativos à morfologia de um carro de guerra hurrita. Assim, o carro seria leve⁵⁴³ para os padrões vigentes (tipologia dos carros do terceiro milénio a. C.), sendo provido, depois do usual desenvolvimento destas, de rodas raiadas (Imagem 15) – que poderiam variar entre quatro (Egipto) e seis raios (Hatti e Mitanni) –, também untadas com óleo para reduzir o seu nível de fricção com o solo.

Tripulavam-no dois soldados, um auriga e um soldado combatente, que usaria um arco e flecha (não se pode descartar a presença de lança e escudo)⁵⁴⁴, o sistema de tracção seria baseado num par de cavalos e os veículos seriam pintados com uma pigmentação aproximada do vermelho. Já o eixo das rodas estaria na parte de trás do carro, embora não seja de excluir a possibilidade de este estar situado no centro do veículo. Duncan Noble

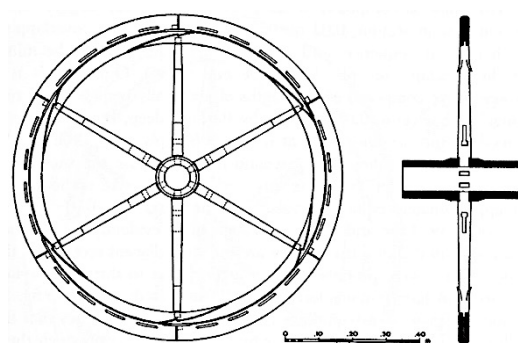


Imagem 15 - Roda raiada egípcia. Datação inconclusiva, mas posterior a Tutmés III [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «An Egyptian Wheel in Brooklyn», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 297].

refere ainda que o carro hurrita teria aljavas sobrepostas, uma para as flechas e a outra para o arco do combatente⁵⁴⁵; todavia, esta é uma observação muito baseada no carro egípcio, algo que pode ser problemático: na verdade, não há nenhuma representação concreta do carro hurrita, e num aspecto tão específico como a posição das aljavas no carro pode ser uma comparação perigosa. Será mais seguro afirmar apenas que o carro hurrita teria uma ou mais

⁵⁴¹ Sabe-se que houve também uma forte presença hurrita na Anatólia, sendo assim plausível equacionar que esse facto terá, de alguma forma, influenciado o desenvolvimento do carro de guerra hitita; cf. BRYCE, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, pp. 26-27.

⁵⁴² Para mais informações sobre o carro de guerra hicsos e egípcio, veja-se o subcapítulo 1.3. Veja-se também o subcapítulo 2.1. para o veículo mitânico.

⁵⁴³ Duncan Noble refere mesmo que seria bastante idêntico ao egípcio (há que ter em conta que o carro egípcio é posterior); cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 38.

⁵⁴⁴ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 91.

⁵⁴⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 37.

aljavas⁵⁴⁶, embora não se possa indicar a sua posição no veículo. Sendo os Hurritas os antecessores, tanto dos Hicsos como dos Mitânios, parece plausível admitir que o carro de guerra hurrita possuísse as características acima indicadas⁵⁴⁷. Há que referir ainda que esta observação foi feita com base em possíveis associações e influências que um primeiro carro terá tido sobre os veículos posteriores de sociedades relacionadas com os Hurritas. Para além desta observação, sabemos que os carros hurritas teriam placas de bronze nos lados do veículo para proteger os militares que nele se deslocavam⁵⁴⁸, uma característica que está presente também nos carros mitânicos subsequentes⁵⁴⁹.

1.2. A Mesopotâmia entre a Babilónia e Mari

Entre c. 2000-1600 a. C., o Médio Oriente esteve dividido por um vasto número de reinos que lutaram entre si por uma hegemonia territorial, fazendo frágeis alianças que eram facilmente quebradas⁵⁵⁰:

«[...] Nenhum rei por ele mesmo é realmente poderoso. Dez a quinze reis seguiram Hammurabi da Babilónia, Rimsin de Larsa, Ibalpiel de Echnunna ou Amutpiel de Qatna; mas vinte reis seguiram Yarimlim de Yamkhad. [...]»

Este excerto datável do início do século XVIII a. C., e oriundo de Mari⁵⁵¹, retrata de uma forma assaz expressiva o contexto político e militar onde estes reinos estavam inseridos: os conflitos eram constantes, e os monarcas tinham de ser perspicazes tanto em termos militares como diplomáticos, pois a sobrevivência dos seus reinos disso dependeria. A importância da cidade de Mari neste contexto é evidente, estrategicamente muito bem localizada (entre a Mesopotâmia e a Síria), e os seus arquivos são, para esta fase, uma fonte extremamente importante⁵⁵² – como de resto se pode observar no excerto acima apresentado, onde são abordadas as relações entre líderes de cidades mesopotâmicas e sírias.

Pouco se conhece sobre o período anterior ao reinado de Hammurabi, apenas há conhecimento de que a maioria das forças eram recrutadas pela via de levantamentos militares,

⁵⁴⁶ Cada uma teria cerca de trinta a quarenta aljavas; cf. DREWS, *The Coming of the Greeks*, pp. 87-88.

⁵⁴⁷ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 39.

⁵⁴⁸ Idem, 37-38.

⁵⁴⁹ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 139.

⁵⁵⁰ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 90 [trad. nossa].

⁵⁵¹ A relação entre Mari e a Babilónia foi em alguns períodos bastante próxima, inclusive durante o reinado de Hammurabi a cidade de Mari terá sido aliada da Babilónia, situação que em certos casos colocou o rei de Mari em situações que pouco lhe interessavam. Tal ocorreu com o rei Zimrilim, que se viu obrigado a entrar numa guerra contra Larsa, levada a cabo por Hammurabi depois de este derrotar o Elam; cf. CHARPIN, *Writing, Law, and Kingship in Old Babylonian Mesopotamia*, pp. 105-108.

⁵⁵² VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 91.

que convocariam indivíduos nos aglomerados populacionais; para além destas forças, pensa-se que existiria também um pequeno grupo de soldados que compunham a guarda real⁵⁵³. Durante esta fase, o exército babilónico parece ter uma profissionalização muito incipiente, apenas personificada na guarda pessoal do rei.

Sobre os carros de guerra propriamente ditos, não há qualquer referência a estes, mas, devido à difusão que esta arma tinha⁵⁵⁴, é plausível que houvesse uma presença de veículos com rodas com funções militares na Babilónia dos primeiros séculos do segundo milénio a. C. Na primeira metade do segundo milénio a. C., que tipo de carros de guerra era utilizado na Babilónia? A parca quantidade de dados iconográficos, torna difícil fornecer informações concretas sobre a tipologia dos carros na Babilónia neste período. Ora, dada a cronologia em que os Amoritas⁵⁵⁵ surgem e acabam por se estabelecer como reis na Babilónia, com Sumuabum (c. 1894-1881 a. C.⁵⁵⁶), não parece muito aceitável que tenham sido estes a introduzir o carro de guerra na região, pois nesta fase o veículo em questão ainda não tinha sido desenvolvido. Admitindo que o desenvolvimento do carro se deu em territórios hurritas, entre o Norte da Mesopotâmia e o Norte da Síria, então geograficamente parece crível considerar o carro de guerra babilónico e dos territórios circundantes tipologicamente próximo do hurrita, de características ligeiras, que também são verificáveis nos carros que os Hicsos trouxeram para o Egito⁵⁵⁷.

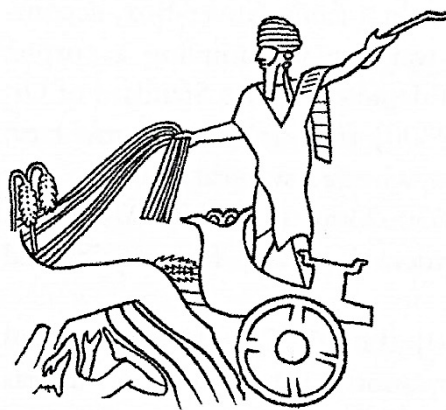


Imagem 16 - Carro de guerra babilónico datável de c. 1779 a. C., no reinado de Hammurabi [retirado de HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133].

⁵⁵³ WISE, *Ancient Armies of the Middle East*, p. 12.

⁵⁵⁴ «[...] Touro da vida, grande touro, tu abençoa; tu és grande serpente. A posse do carro dá alegria à estrada. O seu curso é como um dardo; está a correr para ser escolhido; [...]»; cf. BARTON, *Miscellaneous Babylonian Inscriptions*, pp. 26-29 [trad. nossa]. Neste trecho, retirado do «Hino a Dungi» (nome utilizado para o rei Chulgui), observa-se que na Babilónia, durante a fase final do terceiro milénio a. C., os veículos com rodas eram utilizados de uma forma bastante próxima da verificada no período sumério, sendo de realçar a referência ao uso de dardos como arma. Resta apenas saber que tipo de veículo estaria aqui a ser mencionado: seria um «carro» com quatro ou duas rodas? A fonte não é esclarecedora no que concerne a este aspecto, tendo assim a questão de ficar em aberto. Mas William Hamblin refere que, já desde 2000 a. C., nos campos de batalha apenas eram utilizados veículos com duas rodas, modelo que terá sido concebido pelos próprios oficiais de Ur III; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 147.

⁵⁵⁵ É com Naramsin (c. 2211-2175 a. C.) que surge a primeira referência a Amoritas em fontes mesopotâmicas. Aqui, este rei acádio diz ter derrotado esse povo que terá feito uma coligação contra ele. Este povo nómada, de sistema tribal, terá sido originário das zonas desérticas da Síria e c. 2200 a. C. terá começado a migrar para outras regiões como Canaã e Mesopotâmia. Certamente que estas migrações foram muitas das vezes realizadas pela via das armas, pois os nómadas eram frequentemente referidos pelos Sumérios como «tão poderosos como o vento do Sul», «os hostis amoritas» ou «povo enraivecido, com instintos de uma besta, como lobos»; cf. Idem, pp. 155-158; VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 348.

⁵⁵⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 172.

⁵⁵⁷ CARNEY, «The Chariot: A Weapon that Revolutionized Egyptian Warfare», *History Matters Website*, p. 2.

Do reinado de Hammurabi⁵⁵⁸ chegou-nos um selo com a representação de um carro de guerra (Imagem 16)⁵⁵⁹ com características bastante peculiares, visto que era especialmente baixo na frente e nos lados: era um veículo ligeiro (quando comparado com os hititas ou com os assírios) puxado por dois cavalos (a cauda destes equídeos sugere isto mesmo), tendo duas rodas com quatro raios cada⁵⁶⁰, e está representado em contexto de combate, pois observa-se a presença de um inimigo caído sob os animais de tiro⁵⁶¹. Na imagem não é identificável que tipo de atrelagem está a ser utilizado nos equídeos e observa-se a existência de dois orifícios, que deveriam servir para passar as rédeas (embora na iconografia estas estejam soltas), bem como a representação do que aparenta ser um banco. Por fim, há que falar da figura que está sobre o carro, que se assemelha a um monarca, que por razões de propaganda e de ideologia do poder surge sozinho na plataforma do veículo. Naturalmente, junto a este deveria estar um auriga, pois o monarca seria o combatente e necessitaria de ambas as mãos para combater⁵⁶².

No que concerne ao armamento utilizado, a referida imagem não é esclarecedora, assemelhando-se, inclusive, a algum tipo de ceptro. Numa cronologia aproximada do reinado de Hammurabi⁵⁶³, chega-nos um modelo babilónico em terracota (entre os séculos XVIII e XVII a. C.) exposto actualmente no Walters Art Museum, em Baltimore (Imagem 17). Este veículo apresenta na parte frontal uma tipologia idêntica à já observada para os «carros» sumérios, com uma vanguarda alta



Imagem 17 - Modelo babilónico em terracota dos séculos XVIII e XVII a. C. [Retirado de <http://ancientart.tumblr.com/page/92>].

e com a presença de orifícios, os quais permitiriam ao auriga conduzir enquanto estava protegido de possíveis projecteis inimigos, ou então para a passagem das rédeas; este exemplar

⁵⁵⁸ Durante o reinado deste monarca, a Babilónia logrou atingir um estatuto de maior preponderância no contexto tumultuoso da Mesopotâmia da primeira metade do segundo milénio a. C.; cf. VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, pp. 118-119.

⁵⁵⁹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

⁵⁶⁰ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, p. 13.

⁵⁶¹ Modelo de representação muito idêntico ao observado na arte suméria, como por exemplo no Estandarte de Ur; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

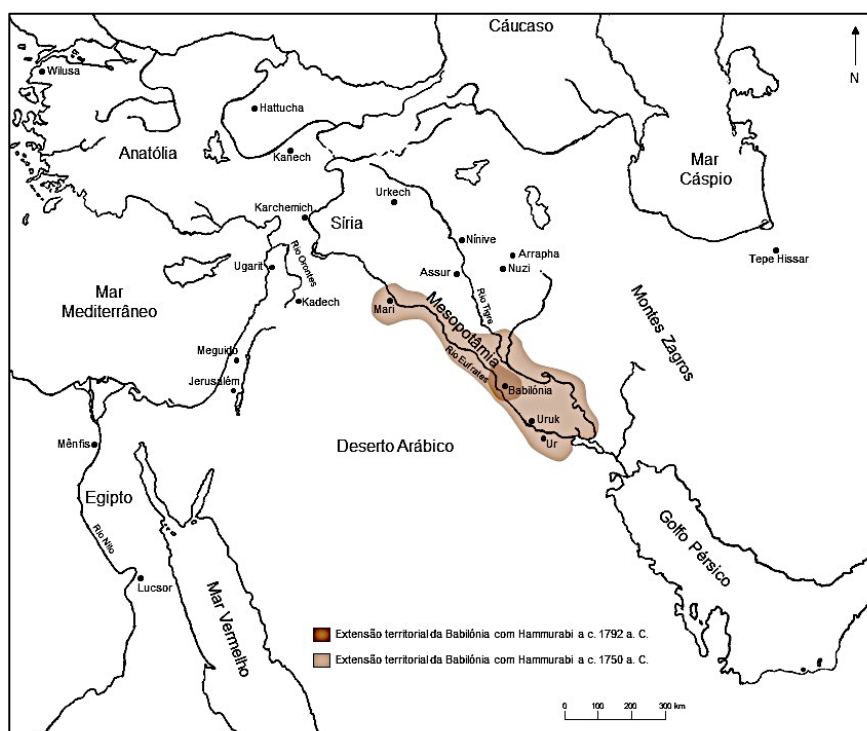
⁵⁶² Idem, p. 146.

⁵⁶³ Com Hammurabi observa-se também um aumento do número de contingentes, embora o processo de recrutamento se mantenha idêntico ao utilizado em épocas anteriores. Deverá ter havido um aumento do número de efectivos, cerca de dez mil a vinte mil na guarda real, que segundo Terence Wise podia significar na realidade contingentes de tropas regulares ou profissionais; cf. WISE, *Ancient Armies of the Middle East*, p. 12.

mostra também duas rodas e um jugo. Concretamente sobre este veículo, parece pouco provável que ele tivesse algumas funções de cariz militar: seria possivelmente um objecto cerimonial, que, inclusive, poderia remeter para os anteriores poderes locais. Nas épocas posteriores ao reinado de Hammurabi, observamos uma cada vez maior preponderância do carro na guerra no contexto da Babilónia, bem como a ascensão em termos hierárquicos dos cargos relacionados com os esquadrões⁵⁶⁴.

Em suma, é-nos difícil descrever com exactidão, devido à parca quantidade de dados, as características morfológicas do carro de guerra babilónico. Admitindo entretanto que o desenvolvimento do carro de guerra se deu no Norte da Mesopotâmia durante os séculos XVIII e XVII a. C.⁵⁶⁵, então é de supor que, pelo menos durante os primeiros séculos do segundo milénio a. C., a existirem veículos militares na Babilónia, estes apresentariam eminentemente características «sumérias», utilizando híbridos como animais de tiro, com quatro ou duas rodas maciças tripartidas, uma «caixa» robusta e elevada na vanguarda. Naturalmente, ao partilhar as

mesmas características físicas, é provável que a sua utilização em batalha fosse bastante semelhante. Se durante os dois primeiros séculos do segundo milénio a. C. esta poderá ter sido a realidade presente na Babilónia, no século XVIII a. C. (Mapa 5) parece ter havido algumas modificações, confirmadas pela iconografia referida



Mapa 5 - Mapa da extensão territorial da Babilónia durante o século XVIII a. C.

datável do longo reinado de Hammurabi. Esta confirmação sugere uma ligação com o

⁵⁶⁴ RICHARDSON, «Mesopotamia and the “New” Military History», *Recent Directions in the Military History of the Ancient World*, pp. 23-24.

⁵⁶⁵ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 176.

desenvolvimento do «verdadeiro carro de guerra» em territórios hurritas⁵⁶⁶, sendo que esta inovação terá assim chegado à grande cidade do Eufrates pela via de influências externas.

A escassa presença de fontes iconográficas e escritas relativas ao carro de guerra na cidade da Babilónia e nos territórios circundantes durante a fase de transição do terceiro para o segundo milénio a. C., bem como os primeiros séculos deste último (em especial com Hammurabi), não implicam que esta arma não tivesse tido um papel importante na sociedade militarizada da época. A transversalidade que os veículos com rodas com aplicações militares apresentam, como de resto já se observou para a Suméria, a Acádia e para a Neo-Suméria⁵⁶⁷, tornam de difícil equação uma possível ausência de carros de guerra na Babilónia. O próprio carro cerimonial, acima mencionado, parece fazer uma ligação com a ideologia de poder já presente séculos antes nas cidades sumérias. Admitindo que há na cultura babilónica dos primeiros séculos do segundo milénio pontos comuns com a que existia na Suméria e na Acádia⁵⁶⁸, então é plausível concluir que os veículos com rodas tiveram nesta cidade um importante papel em termos políticos, propagandísticos e, claro está, também na guerra.

Muito à imagem do que se verifica para a Babilónia, em Mari e nas regiões próximas desta, os dados existentes sobre carros de guerra são escassos. Ainda antes da conquista acádica⁵⁶⁹, murais do rei Iskimari mostram veículos idênticos aos presentes na Suméria, e as semelhanças, para além de serem de cariz morfológico (como as rodas, a «caixa», o armamento e os animais de tracção), são também no que concerne ao contexto em que estão inseridos (Estandarte de Ur)⁵⁷⁰. No excerto já apresentado⁵⁷¹, vimos que o «nobre» Ilasalim pede ao seu soberano Jasmahaddu que lhe faculte um carro de guerra, pois só com este equipamento é que ele poderá «[...] organizar o país até ao meu senhor voltar. [...]»⁵⁷². É um sinal que permite entender a importância do carro no contexto regional, sendo que aqui esta arma apresenta uma função dupla: de administração e de guerra. A primeira é auxiliada pelas vantagens de locomoção que estes veículos oferecem, possibilitando a um determinado indivíduo viajar com maior eficácia pelas terras sob a sua administração. À partida, este não se deslocaria sozinho, com ele deveria ir um grupo, que poderia ser militar ou não, embora a necessidade de protecção

⁵⁶⁶ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 176.

⁵⁶⁷ RACCIDI, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», *Chasing Chariots*, p. 179; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 141; Idem, pp. 144-145.

⁵⁶⁸ Idem, pp. 91-94.

⁵⁶⁹ HAYWOOD, *Historical Atlas of Ancient Civilizations*, p. 29.

⁵⁷⁰ BEYER, «Some Observations on the War Scenes on the Seals from Mari City II», *Making Pictures of War*, pp. 5-7.

⁵⁷¹ Veja-se capítulo I, p. 35.

⁵⁷² OPPENHEIM, *LM*, p. 100. Este excerto é também importante no que concerne aos preços que cada um destes objectos teriam.

devesse exigir a presença de uma força armada. Seria esta um esquadrão de carros de guerra? Ou haveria presença de efectivos montados? Tendo em conta a cronologia em que o excerto em questão se enquadra, c. 1790 a. C.⁵⁷³, tecnologicamente ainda não havia nas sociedades pré-clássicas a capacidade de montar um equídeo (cavalo) em boas condições⁵⁷⁴. Logo, o mais provável seria que o processo de controlo administrativo fosse feito num sistema de deslocação entre regiões, tendo como base de locomoção o carro de guerra, sendo aqui importante referir que as valências bélicas deste carro na protecção, bem como o peso psicológico que podia exercer sobre o «outro», podiam ser também factores a ter em conta, e que em certa medida podem ajudar a explicar o emprego de um equipamento caro e, quando utilizado em situações adversas, com um elevado nível de desgaste⁵⁷⁵. As vantagens que este trazia a vários níveis acabava por sobrepor-se aos prejuízos que a utilização de um carro pode acarretar.

A evidente necessidade que Ilasalim teve de pedir um veículo a Jasmahaddu levanta a seguinte questão: em Mari, a gestão dos carros de guerra recaía sobre que entidade? Tendo em conta unicamente esta fonte, pelo menos num contexto de administração e controlo do território, a base de fornecimento de carros de guerra parece advir do poder central. E embora não se possa generalizar a partir de apenas um exemplo concreto, parece plausível que um «nobre» não tinha capacidade para adquirir e manter um veículo. Como conseguiria um militar do exército de Mari ter posses para adquirir um carro próprio? Mesmo sendo este um membro da aristocracia local, não é evidente que possuísse um veículo pessoal. Haveria diferenças no que concerne à posse de um carro com funções unicamente militares para um veículo com os usos referidos no excerto? Tendo em conta os fins de cada uns destes carros, é plausível admitir que sim.

Pensa-se que, no tempo de Zimrilim, o exército de Mari teria cerca de 4217 homens, divididos entre um centro (*abunnatum*), as alas (*kappum*), uma vanguarda (*pūtum*) e uma retaguarda (*zibbatum*), aos quais seriam ainda adicionados alguns auxiliares de origem externa⁵⁷⁶. Aproximadamente em 1800 a. C., Zimrilim teve a necessidade de adquirir externamente uma quantidade indeterminada de cavalos brancos, intenção que terá sido desaconselhada por um oficial palaciano, pois para este a utilização de um cavalo não era digna de um rei; acaba por sugerir ao soberano que se desloque num carro traccionado por mulas, tal

⁵⁷³ LIVERANI, *El Antiguo Oriente*, pp. 304-307.

⁵⁷⁴ DREWS, *Early Riders*, pp. 34-39.

⁵⁷⁵ Como o excerto também o comprova, pois é exactamente essa a razão que leva o «nobre» a pedir um carro novo ao seu soberano.

⁵⁷⁶ A discussão sobre a posição dos carros de guerra na composição do exército de Mari será apresentada no Capítulo IV. MONTERO FENOLLÓS e VIDAL, «El arte de la guerra en el período paleobabilónico. Propuesta para una tipología textual y arqueológica de las lanzas del ejército de Mari», *Aula Orientalis*, 22, p. 319.

como o rei dos Acádios fazia⁵⁷⁷. No excerto em questão⁵⁷⁸, não é especificado se estes cavalos iriam ser depois aplicados em veículos com rodas ou se a sua finalidade seria a de serem montados. Tendo em conta a pouca dignidade que teria a utilização do cavalo, parece plausível referir que estes não seriam montados, pois nesta cronologia esta actividade ainda não estava completamente desenvolvida⁵⁷⁹, sendo considerada pouco nobre.

Outra referência a carros de guerra provém de uma história babilónica chamada «O pobre homem de Nippur», escrita c. 1500 a. C., na cidade de Nippur. Esta história relata que qualquer indivíduo que tivesse uma *mēnē* (mina) de ouro podia requisitar por um dia um carro de guerra no palácio real. Sendo este conto, acima de tudo, uma sátira à sociedade⁵⁸⁰, é necessário ter em atenção o que menciona. Embora seja pouco aceitável que qualquer indivíduo pudesse alugar um carro de guerra, pois este é um elemento militar fulcral nestas sociedades, é, também, extremamente caro de produzir e manter; seria ainda necessário um treino prévio para se conseguir conduzir um destes veículos⁵⁸¹. Está escrito no «Código de Hammurabi» o seguinte⁵⁸²:

«[...]

271: Se o senhor alugar um boi, uma carroça e um auriga para ela, ele deve dar 180 *qu* de cereais por dia.

272: Se um senhor alugar simplesmente uma carroça para ele próprio, deve dar 40 *qu* de cevada por dia.

[...]»

Embora o reinado deste monarca preceda a escrita deste conto em cerca de trezentos anos, sabemos que as leis apresentadas no «Código de Hammurabi» prevaleceram nas épocas posteriores⁵⁸³; logo, é provável que a redacção deste conto tenha sido feita numa fase em que as leis ainda estavam bastante presentes na sociedade. Aqui, podemos observar uma relação entre as fontes, pois o excerto fornecido diz que se o «senhor» quiser alugar uma carroça, um boi e um auriga tem de pagar o preço respectivo. Há a referir que aquilo que é pedido aparenta ser bastante diferente, mas é evidente a relação do aluguer de veículos com a sátira que está associada ao conto em questão. Será a referência ao carro de guerra uma hipérbole às carroças? Esta será uma dedução possível, pois é natural que haja uma economia de trocas em torno do aluguer de uma máquina que nem todos teriam capacidade de possuir. Embora, como foi

⁵⁷⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 140-141; COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 43.

⁵⁷⁸ Veja-se no capítulo I, p. 59.

⁵⁷⁹ DREWS, *Early Riders*, pp. 34-39.

⁵⁸⁰ OPPENHEIM, *Ancient Mesopotamia*, p. 274.

⁵⁸¹ No conto não é referido nenhum auriga que possa ter estado associado ao aluguer.

⁵⁸² PRITCHARD, *ANET*, p. 177 [trad. nossa].

⁵⁸³ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, pp. 276-279.

afirmado, sendo pouco provável a possibilidade de alugar carros de guerra, este conto pode evidenciar que em meados do segundo milénio a. C. os palácios reais da região tinham nos seus arsenais carros de guerra que seriam distribuídos e utilizados por soldados específicos, fossem aurigas treinados ou militares das altas classes sociais.

Entre 2000-1800 a. C., parece haver, de uma forma geral, uma ausência de fontes textuais, arqueológicas e iconográficas mesopotâmicas relacionadas com a presença e com o uso de carros de guerra nos campos de batalha⁵⁸⁴. Será isto um indício de um desuso desta arma nos campos de batalha? Tal como já tinha acontecido para o período acádico, onde inicialmente, devido à quase inexistência de dados, o meio científico pensou que depois da batalha de Uruk os veículos tinham deixado de ser utilizados na guerra, esta teoria poderá ser depois refutada pela descoberta de novos indícios⁵⁸⁵.

A fase tumultuosa que as sociedades mesopotâmicas viveram durante estes séculos, bem como o advento dos «senhores da guerra» amoritas, oriundos de uma cultura nómada e tribal com pouca tradição na escrita⁵⁸⁶, muito terão contribuído para a falta de dados sobre esta arma nas fontes da época. Assim, esta ausência não implica necessariamente que o carro de guerra tenha desaparecido dos campos de batalha, inclusive serão os veículos presentes durante esta fase que irão dar origem ao carro de guerra, o qual irá alterar o paradigma militar em todas as sociedades pré-clássicas. Por outro lado, William Hamblin sugere, com base em algumas incongruências relacionadas com a escrita e subsequente tradução, que terá havido um decréscimo do uso da arma, limitando assim a presença de carros nas batalhas campais. Este autor nota que as referências a carros de guerra e a carroças durante este período podem ser algo ambíguas, dando o seguinte exemplo:

«[...] one passage mentions the itinerary of an army on the march, describing the “elite troops, chariot and gear”; it is not clear from the text if the “chariots” were war-chariots or carts carrying the gear. [...]».

William Hamblin diz ainda, de uma forma assertiva, que nesta fase os carros seriam utilizados, certamente, como meios de transporte de bens e de mensageiros⁵⁸⁷. A problemática criada pelo desconhecimento sobre se havia ou não carros de guerra em combate nos primeiros

⁵⁸⁴ Robert Drews sugere a possibilidade da utilização de carros de guerra em contextos bélicos, dando como exemplo o rei babilónico Hammurabi; cf. DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 105.

⁵⁸⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 141.

⁵⁸⁶ Idem, pp. 158-159; CHARPIN, *Reading and Writing in Babylon*, p. 93.

⁵⁸⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 151.

séculos do segundo milénio a. C.⁵⁸⁸ é ainda uma questão em aberto, a qual só poderá ser desenvolvida com futuros dados que venham a surgir.

Entre os séculos XVII e XIII a. C., fase em que está incluído o período cassita na Babilónia⁵⁸⁹, poucos dados conhecemos no que concerne aos carros de guerra. Alguma informação provém de blocos líticos gravados, chamados *kudurru*, onde a escala iconográfica é reduzida e de difícil interpretação. Mas estes veículos aparentam ser de tipologia ligeira com rodas com seis raios, a «caixa» do carro teria poucas defesas e o eixo do carro estava no centro da plataforma. Já o número de efectivos seria, à partida, de dois militares, um auriga e um soldado combatente, que utilizaria principalmente o arco e flecha⁵⁹⁰. Duncan Noble refere que a presença destes carros e o método de construção usado terão sido transmitidos pelas sociedades hurritas fixadas no Norte da Síria e da Mesopotâmia, bem como nas regiões mais a sul da Anatólia⁵⁹¹. Esta possibilidade ajuda a formar uma imagem de como seria o carro de guerra hurrita, pois, caso o veículo babilónico seja um directo descendente deste, as suas características deverão ser bastante idênticas. É também possível identificar neste carro babilónico algumas semelhanças com outras tipologias, como a egípcia (as características ligeiras) e com o paradigma hitita (o eixo das rodas no centro da plataforma e a presença de seis raios nas rodas).

Durante o reinado de Burnaburiach II da Babilónia, podemos observar em excertos de cartas que foram trocadas com o faraó Akhenaton⁵⁹² referências a carros de guerra em ambos os lados. Veja-se o seguinte trecho⁵⁹³:

«[...] Diz a Niphururiya, o grande rei, rei do Egipto: O teu irmão Burnaburiach, o grande rei, rei de Karaduniach, envia esta mensagem:
Eu estou bem. Que tudo esteja igualmente bem contigo, com a tua casa, esposa e filhos, país, oficiais, cavalos e os teus carros de guerra.
[...]
PS: Eu enviei como um presente para ti três pesos de genuíno lápis-lazúli e também cinco equipas de cavalos com cinco carros de guerra.»

⁵⁸⁸ Para além da iconografia acima referida de um carro babilónico do reinado de Hammurabi, há mais uma referência ao que aparenta ser uma descrição de veículos em combate. Aqui é dito que um general capturou doze «condutores de equídeos», expressão também ela muito problemática; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 151-152.

⁵⁸⁹ HOLEINDRE e TESTOT, *La Guerre des Origines à nos Jours*, p. 39.

⁵⁹⁰ Para além do arco e flecha (cada aljava teria quarenta flechas), os soldados dos carros babilónicos teriam também espadas e chicotes, bem como armaduras corporais; cf. DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 119.

⁵⁹¹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 36.

⁵⁹² CARREIRA, «Akhenaton», *DAE*, p. 41.

⁵⁹³ OPPENHEIM, *LM*, pp. 115-116 [trad. nossa].

A secção que mais há a realçar surge no final do excerto⁵⁹⁴, onde é dito que o rei babilónico ofereceu ao Egipto cinco carros de guerra com as suas respectivas equipas de cavalos. Embora não haja referência ao número de cavalos que cada equipa teria, seriam certamente dois equídeos por cada carro, logo terão sido oferecidos ao Egipto dez cavalos. Seriam estes carros depois utilizados na guerra, inseridos nos contingentes egípcios?

Se sim, então existe um fenómeno de hibridização dos próprios esquadrões de carros de guerra egípcios, sendo estes veículos babilónicos tipologicamente idênticos aos das Duas Terras⁵⁹⁵, com as mesmas vantagens e desvantagens, e, assim, utilizados de uma forma idêntica⁵⁹⁶. Ou então existiam nas forças egípcias veículos diferentes, que, inevitavelmente, obrigariam à presença de outras formas de utilizar o carro de guerra nos campos de batalha. Durante o século XIV a. C., qual seria a tipologia de carro de guerra babilónico?

A ausência de fontes, essencialmente iconográficas e arqueológicas, que nos permitam fornecer uma descrição aproximada, obriga a que apenas se possa fazer associações com veículos presentes em sociedades próximas. Geralmente, as características de carros mesopotâmicos apresentam tipologias mais pesadas do que as observadas e desenvolvidas no Egipto⁵⁹⁷; este maior peso estaria concentrado na própria estrutura do veículo⁵⁹⁸, pois, à partida, este carro teria dois efectivos (um auriga e um combatente que usaria arco e flecha) e seria traccionado por dois cavalos. Quais seriam as possibilidades de um carro com esta tipologia ser utilizado no mesmo contexto que os veículos egípcios? Em esquadrões diferentes? Ou o carro babilónico permitia ser utilizado em conformidade com o egípcio? A falta de mais dados obriga a que estas questões fiquem em aberto.

Cronologicamente datável de c. 1344-1322 a. C., chega-nos outro indício da presença de carros de guerra na Babilónia, como se aprecia no seguinte excerto retirado de um tratado entre o rei hitita Suppiluliuma I (c. 1350-1322 a. C.⁵⁹⁹) e Chattiwaza do Mitanni⁶⁰⁰:

⁵⁹⁴ A parte inicial é idêntica a outro excerto datável do mesmo período: «Diz a Naphururiya, o grande rei, rei do Egipto: O teu irmão Burnaburiach, o grande rei, rei de Karaduniach, envia a seguinte mensagem: Eu e a minha casa, cavalos, carros de guerra, oficiais, e o meu país estão bem. Que tudo esteja igualmente bem com o meu irmão e a sua casa, cavalos, carros de guerra, oficiais e com o seu país. [...]»; cf. OPPENHEIM, *LM*, p. 113 [trad. nossa].

⁵⁹⁵ A análise tipológica dos carros de guerra egípcios será desenvolvida no subcapítulo seguinte.

⁵⁹⁶ Tiro com arco e flecha à distância em movimentos circulares; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 169-173. Os paradigmas de utilização dos carros de guerra em combate irão ser analisados no capítulo IV.

⁵⁹⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

⁵⁹⁸ A denominação de «pesado», dada ao carro babilónico aqui em questão, prende-se essencialmente com a comparação feita com os veículos egípcios, pois estes eram a tipologia mais leve entre os carros de guerra do mundo pré-clássico.

⁵⁹⁹ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. XV.

⁶⁰⁰ BECKMAN, *HDT*, p. 49 [trad. nossa].

«[...] Então ele trouxe o fim aos Hurritas. Mas Akitechup fugiu antes dele e entrou na Babilónia. Duzentos carros de guerra fugiram com ele, e o rei da Babilónia apoderou-se ele mesmo dos duzentos carros de guerra e de todas as possessões de Akitechup. Ele fez Akitechup assumir o mesmo estatuto que os seus soldados dos carros de guerra. [...]»

Neste trecho de origem hitita observa-se a retenção por parte do monarca babilónico, o qual tendo em conta a cronologia seria Burnaburiach II, dos carros mitânicos levados na fuga de Akitechup. Qual seria a função destes veículos? Seriam aplicados nos esquadrões de carros babilónicos? Seriam desmantelados e depois adaptados à tipologia local? Tendo em conta os custos que a construção de um destes exemplares teria, parece pouco provável que em algum momento estes carros fossem «destruídos». Sendo assim, eles podiam ser incluídos nos contingentes locais, sugerindo desta forma a presença de forças heterogêneas com tipologias distintas de veículos⁶⁰¹. Vestígios da presença de carros de guerra continuam durante o reinado do monarca cassita Kadachman-Turgu (c. 1281-1264 a. C.⁶⁰²), período em que a Babilónia deverá ter estado sob algum vínculo de vassalagem para com o rei hitita, que na época seria Hattusili III (c. 1267-1237 a. C.⁶⁰³). A referência ao carro de guerra advém da obrigatoriedade que o rei babilónico tinha para com o Hatti, pois devia enviar um número indeterminado de veículos para as forças hititas caso estas entrassem em guerra com o Egito⁶⁰⁴. Posteriormente, já num contexto das guerras entre Babilónios e Assírios, entre 818 a. C. e 706 a. C., sabe-se que os primeiros, pouco depois de travarem uma batalha em Dur-Papsukal, terão perdido cerca de dezasseis mil homens (entre mortos e cativos). Noutro combate, novamente contra a Assíria, a Babilónia perdeu cinco mil homens, duzentos cavalos e cem carros de guerra⁶⁰⁵. A diferença de um para dois nas perdas entre cavalos e carros sugere que estes veículos fossem traccionados por uma parilha de equídeos.

Por fim, no que concerne ao período do Império Neo-Babilónico, pouco há a referir; ainda assim, aqui ficam os seguintes excertos⁶⁰⁶:

«[...] Ano 5: O rei de Akad [ficou] no seu país. Ele organizou os seus carros de guerra e muitos cavalos. [...]»

«[...] Uma carta de Guzani: Para meu irmão Chirku:
Que os deuses Bel e Nabu peçam pela tua saúde e vida.
Todos os dias tu tens-me contado mentiras na Babilónia. Tu costumavas dizer: «Liblutu, o auriga, e o teu portador de escudo estão-te atribuídos nas listas.» Mas quando o comandante da fortaleza veio aqui, ele reteve do meu contingente não apenas Liblutu mas todos os

⁶⁰¹ As questões do custo e manutenção, bem como da presença em contingentes de tipologias diferentes de carros de guerra irão ser discutidas posteriormente.

⁶⁰² VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 355.

⁶⁰³ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. XV.

⁶⁰⁴ BRINKMAN, *Materials and Studies for Kassite History*, vol. 1, p. 7.

⁶⁰⁵ WISE, *Ancient Armies of the Middle East*, p. 13.

⁶⁰⁶ PRITCHARD, *ANET*, p. 564 [trad. nossa]; e ainda OPPENHEIM, *LM*, pp. 191-192 [trad. nossa].

aurigas dizendo: «Eles pertencem-me!», e também levou os portadores de escudos que estavam comigo. [...]»

Ambos os trechos datam dos séculos VII e VI a. C., já no período tardio, onde a presença dos carros de guerra como elemento essencial nos campos de batalha estava em claro decréscimo. De resto, esta perda de preponderância já tinha começado com o Império Neo-Assírio, devido ao uso de uma cavalaria cada vez mais eficiente⁶⁰⁷. Mas apesar destes factores, podemos observar que durante o reinado de Nabopolassar, em finais do século VII a. C., os carros continuavam presentes na guerra, embora não se saiba qual o número de veículos que seria utilizado em batalha. A referência a «muitos cavalos» pode sugerir um contingente numeroso de carros de guerra, mas sabe-se que, nesta fase, muito provavelmente o carro babilónico teria já quatro equídeos como animais de tiro⁶⁰⁸, o que explicaria a necessidade de haver «muitos cavalos» para os carros de guerra de Nabopolassar.

1.3. Os Hicsos e a introdução do carro de guerra no Egipto

Para os egípcios, *hekau-khasut* («Chefes dos Países Estrangeiros»)⁶⁰⁹, ou para os gregos, os «Hicsos»⁶¹⁰, foram um povo heterogéneo composto por várias etnias e culturas, dentro das quais há que salientar os indo-europeus, os hurritas e os semitas⁶¹¹, cuja língua seria de origem semita ocidental⁶¹². Os Hicsos foram, progressivamente, infiltrando-se no Baixo Egipto. Temos conhecimento destas vagas com mais regularidade, para os reinados dos últimos faraós (pelo menos desde Amenemhat III) da XII dinastia do Império Médio.

Cerca de 1720 a. C., começam a surgir no Egipto estes povos, que introduziram pela primeira vez, o carro e o cavalo nas Duas Terras⁶¹³. Segundo Janine Bourriau, em cerca de vinte e cinco anos o Egipto passou por alterações políticas e culturais, ocorridas a ritmos diferentes devido às próprias características de cada uma das suas regiões. O vácuo deixado pela falta de

⁶⁰⁷ DE BACKER, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», *Ugarit-Forschungen*, 41, p. 3.

⁶⁰⁸ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 52; Idem, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 63.

⁶⁰⁹ SEGURO, «Hicsos», *DAE*, p. 419.

⁶¹⁰ ARAÚJO, *Os Grandes Mistérios do Antigo Egipto*, p. 129.

⁶¹¹ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 38-39. A sua própria relação com o cavalo parece sugerir uma origem entre o Norte da Mesopotâmia e Síria; a partir das escavações em Auaris, no Baixo Egipto, sabemos que os cavalos eram inumados juntamente com o seu dono, factor delimitador do *ethos* do guerreiro «hicsos»; cf. SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 12; e ENGBERG, «The Hyksos Reconsidered», *SAOC*, 18, p. 19. DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 106.

⁶¹² BOURRIAU, «The Second Intermediate Period (c. 1650-1550 BC)», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 175.

⁶¹³ CARNEY, «The Chariot: A Weapon that Revolutionized Egyptian Warfare», *History Matters Website*, p. 1. Também grande parte dos termos egípcios relacionados com os carros de guerra têm a sua origem em palavras cananeias; cf. YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 86.

poder, e alguma negligência administrativa por parte dos monarcas da XIII dinastia, permitiu que estes povos, cada vez mais numerosos e poderosos, conseguissem ocupar efectivamente a zona do Delta entre 1664 a. C. e 1555 a. C.⁶¹⁴, tornando a cidade de Auaris (Tell el-Dabá)⁶¹⁵ sua capital, e marcar a sua fronteira na cidade de Hermópolis. Mais a sul cerca de quarenta quilómetros, em Cusae, haveria ainda algum tipo de presença hicsa⁶¹⁶. Terá sido esta uma ocupação agressiva? É difícil de dizer assertivamente que sim ou que não. Certamente que não terá havido uma invasão nos moldes em que um exército ocupa um território unicamente pela via das armas, mas por outro lado também não se pode descartar que possa ter havido algum tipo de conflito e de oposição local, ou do próprio poder central, contra a cada vez maior capacidade interventiva das populações hicsas⁶¹⁷. Inclusive, a própria capacidade militar, à partida pouco marcada pelos números, mas sim pela qualidade e novidade do armamento que as forças invasoras possuíam, poderá também ter sido um factor importante na ocupação do Delta⁶¹⁸, e, em seguida, da antiga capital do Império Antigo, Mênfis⁶¹⁹. A XV dinastia (de origem hicsa) terá sido fundada por Chechi⁶²⁰, e o reinado mais áureo terá sido o de Apopi I (c. 1550 a. C.)⁶²¹.

Aliado à falta de fontes, observamos também um forte decréscimo nos relatos de cariz militar nos tempos que se seguiram ao fim da XII dinastia. Realidade que em muito contribui para o desconhecimento por parte da comunidade científica sobre a guerra durante todo o Segundo Período Intermediário. Mantém-se o modelo do Império Médio⁶²²? Ou há algum tipo

⁶¹⁴ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 89.

⁶¹⁵ SEGURO, «Hicsos», *DAE*, p. 419. Os primeiros vestígios da presença de populações em Auaris datam do Primeiro Período Intermediário, com a edificação de um sistema defensivo, que teria a função inicial de proteger e fixar a fronteira este do Delta nilótico. Durante a XII e XIII dinastias observa-se uma grande expansão da cidade, realidade contemporânea da chegada mais intensa das vagas de «asiáticos». Percebe-se na própria arquitectura da cidade que há várias diferenças e semelhanças com a egípcia e levantina, e a título de exemplo as casas presentes em Auaris eram de traço sírio e não de tipo egípcio; cf. BOURRIAU, «The Second Intermediate Period (c. 1650-1550 BC)», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 175.

⁶¹⁶ Idem, pp. 182-188.

⁶¹⁷ MOURAD, *Rise of the Hyksos*, pp. 215-216; e MARTINS, *Até aos Pilares do Céu*, pp. 38-39.

⁶¹⁸ Nos contingentes hicsos deveriam existir várias inovações tecnológicas que, a não serem desconhecidas pelos Egípcios, certamente que não eram por eles utilizadas, como são os exemplos dos carros de guerra, os arcos compósitos, o *khopesh* e outro armamento defensivo; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 62-63.

⁶¹⁹ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, pp. 10-11.

⁶²⁰ Para Maneton, este monarca tinha o nome de Salitis, conclusão aparentemente errada e fruto de uma má interpretação da onomástica egípcia, pois em Kerma (Alta Núbia) o nome deste rei surge como Chechi. Este pode ainda ser um sinal de uma possível aliança entre os Hicsos e os Núbios contra o poder egípcio em Tebas; cf. SEGURO, «Hicsos», *DAE*, pp. 419-420.

⁶²¹ Idem, p. 420; BOURRIAU, «The Second Intermediate Period (c. 1650-1550 BC)», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 180.

⁶²² O exército durante o Império Médio era regular e simétrico, maioritariamente composto por forças milicianas recrutadas localmente e por um pequeno núcleo de profissionais. Juntamente com estas categorias eram também utilizados mercenários, sendo aqui de salientar os núbios e os líbios; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 412-455. Dado não ser este o propósito do estudo, não se desenvolverá mais o tema. Para mais informações, veja-se também FIELDS, *Soldier of the Pharaoh*, 2007.

de ruptura? Actualmente, não existem respostas para estas questões. Sabemos acima de tudo que a instabilidade política e social deverá ter reduzido, consideravelmente, a capacidade e a qualidade das forças militares faraónicas: uma certeza patenteada no abandono de algumas fortalezas na Baixa Núbia⁶²³, como Serra Este e Semna Sul, bem como a perda das restantes, sendo aqui um exemplo claro os vestígios de destruição e de saque em Buhen. Segundo William Hamblin, há também vestígios de que grande parte das restantes guarnições que ainda estavam fixadas nesta rede de fortificações acabaram por se integrar no exército kuchita, como militares alistados ou como mercenários.

Apesar do claro decréscimo em termos de capacidade militar que a XIII dinastia (em certa medida já observável na fase final da XII dinastia) patenteou, no reinado de Neferhotep I observou-se um ressurgimento da presença egípcia no contexto das Duas Terras, realidade terminada pela pressão núbia no Sul e «asiática» no Norte, assim como pela instabilidade local, evidenciada pela necessidade de haver escoltas militares ao faraó aquando de uma peregrinação a Abido. A partir de 1700 a. C., a situação agrava-se e termina a XIII dinastia com a queda de Ititau, ficando assim a resistência egípcia centrada nas mãos dos chefes tebanos⁶²⁴, de onde depois sairá Ahmés (c. 1550-1527 a. C.)⁶²⁵. O período de ocupação hicsa do Baixo Egipto viria a terminar com a conquista de Auaris⁶²⁶ feita pelo faraó Ahmés, que reunificou o Egipto e inaugurou o maior período de expansão, o Império Novo⁶²⁷.

O conhecimento relativo sobre a presença hicsa no Egipto é ainda hoje uma temática muito discutida: a ideia de que os Hicsos foram um povo «bárbaro» que terminou com a ordem e prosperidade do Egipto é ainda aceite por muitos investigadores⁶²⁸. A falta de fontes textuais e iconográficas em muito contribuem para esta insuficiência de conhecimento, pois, para além dos relatos, muitas das vezes tendenciosos, sejam da XVI ou da XVII dinastias, o texto de Maneton, datável já do período ptolemaico, ou o «Cânone de Turim», são fontes

⁶²³ Para mais informações sobre a rede de fortalezas edificada na Baixa Núbia durante a XII dinastia, veja-se FERREIRA, *Fortificar o Nilo*, 2016. Sobre o assunto, veja-se também MONNIER, *Les Forteresses Égyptiennes*, 2010.

⁶²⁴ No caso das campanhas de Kamés contra os «asiáticos» relatadas em «textos» datáveis do reinado deste faraó. Veja-se o seguinte excerto: «[...] A região de Nefer[usi] estava em retirada, e não era uma questão de nós prendermos Tibasepa. Per-Chaq estava em voo quando eu o apanhei, as suas equipas de carros de guerra fugiram, as patrulhas [...]»; cf. SIMPSON, *The Literature of Ancient Egypt*, p. 348 [trad. nossa].

⁶²⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 456-463; ARAÚJO, «Ahmés», *DAE*, p. 37.

⁶²⁶ Para Anthony Spalinger, dadas as características geográficas do sítio em que a cidade de Auaris estava edificada, junto a um curso de água, os carros de guerra deveriam ter tido pouca importância na conquista da cidade; cf. SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 22.

⁶²⁷ BOURRIAU, «The Second Intermediate Period (c. 1650-1550 BC)», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 172; veja-se também MARTINS, «A diplomacia egípcia no dealbar do “Império” (século XV a. C.)», *História*, 5, p. 12.

⁶²⁸ ARAÚJO, *Os Grandes Mistérios do Antigo Egipto*, p. 129.

questionáveis⁶²⁹; veja-se, a título de exemplo, que a primeira menção a carros de guerra em textos e em representações iconográficas data do reinado de Ahmés⁶³⁰. Além disso, não só a maneira como os Hicsos lograram conquistar o Norte do Egito, mas também a forma como o seu poder se desenvolveu ao longo da sua ocupação do território, são temas ainda muito discutidos e com muitas questões em aberto. Mas não sendo este o objecto principal do estudo aqui proposto, não se irá desenvolver mais o tema, importando antes analisar a presença desta arma nos contingentes hicsos.

Actualmente, não nos é possível dizer com grande certeza como seria o carro de guerra hicsos, pois não chegou até aos nossos dias qualquer representação iconográfica ou descritiva dessa arma. Logo, apenas será possível fornecer hipóteses tendo como base os carros que, à partida, estariam relacionados com o veículo hicsos, como são os exemplos do veículo egípcio ou os carros de guerra do Norte da Síria ou do Norte da Mesopotâmia. Que carro trouxeram os Hicsos para o Egito⁶³¹? Qual a sua tipologia? Admitindo que a infiltração dos povos asiáticos foi progressiva, então em que fase foi inicialmente introduzido o carro de guerra? Richard Carney faz uma abordagem prudente a esta problemática ao referir o seguinte⁶³²:

«[...] The original Hyksos chariots were probably drawn by two horses and carried two soldiers: One man would drive the chariot while the other fired his bow or threw his spear. [...].»

Aquilo que este autor faz é, em certa medida, uma descrição do carro de guerra que mais tarde o Egito irá desenvolver, embora omita questões de natureza morfológica, como por exemplo o número de raios que as rodas destes veículos apresentavam. Partindo do que foi dito por Richard Carney, parece plausível admitir que o carro hicsos tivesse duas rodas com quatro raios cada, pois o aumento para seis raios é uma realidade posterior⁶³³. À partida, a «caixa» do veículo não seria tão ligeira como a egípcia, tendo como base os carros presentes no Norte da Síria e no Norte da Mesopotâmia. A barra que liga a plataforma ao jugo (muito possivelmente em forma de duplo arco) seria relativamente idêntica à que posteriormente observamos no carro egípcio.

⁶²⁹ ARAÚJO, *Os Grandes Mistérios do Antigo Egito*, p. 130; KEMP, «Old Kingdom, Middle Kingdom and Second Intermediate Period c. 2686-1552 BC», *Ancient Egypt. A Social History*, pp. 154-155; e BOURRIAU, «The Second Intermediate Period (c. 1650-1550 BC)», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 173.

⁶³⁰ SABBACHY, «Depictional study of chariot use in New Kingdom Egypt», *Chasing Chariots*, p. 191.

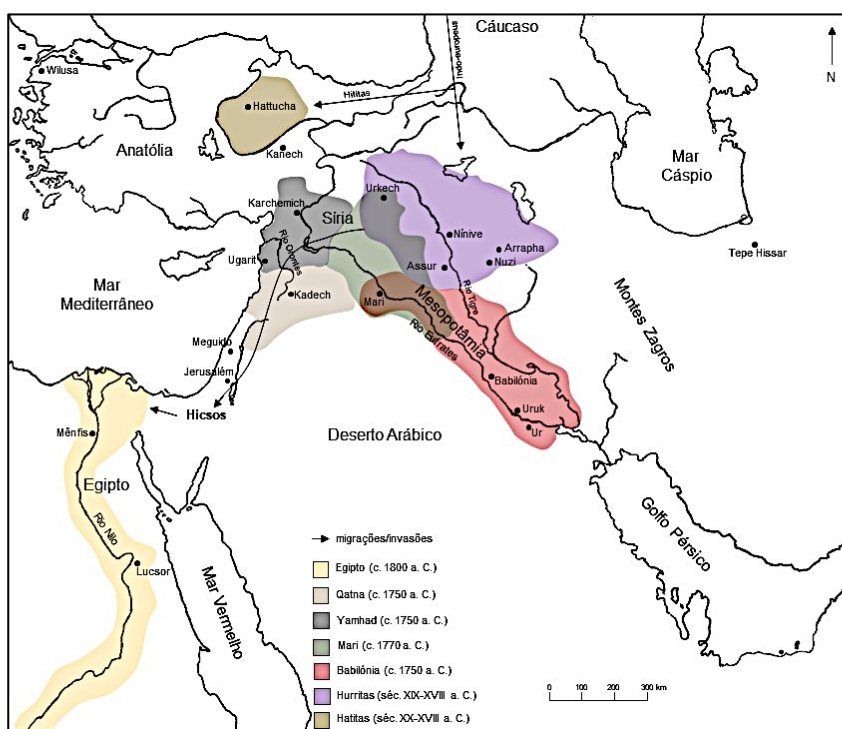
⁶³¹ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 189.

⁶³² CARNEY, «The Chariot: A Weapon that Revolutionized Egyptian Warfare», *History Matters Website*, p. 2.

⁶³³ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 14.

A posição do eixo na retaguarda foi uma inovação egípcia ou já estava presente no carro hicsu? Haveria protecções laterais? Há que reforçar que esta descrição é apenas uma possibilidade. O contexto e a própria capacidade de utilização dos carros de guerra patente nas populações hicsas⁶³⁴ prova que o conhecimento da utilização deste veículo estava já bastante enraizado, remetendo assim, inevitavelmente, para a teoria já aqui defendida⁶³⁵ da possível origem do carro de guerra nos territórios hurritas (Mapa 5).

A construção do «império egípcio» começou a ser forjada depois da expulsão dos Hicsos, com a consequente perseguição destes até ao Sul do Levante e a destruição da base hicsa de Charuhen. Este terá sido o primeiro movimento em direcção ao que se viria a tornar o maior período de expansão territorial do Egipto faraónico, que, no máximo da sua extensão, tinha a norte as terras da Síria e da Palestina e a sul a Baixa Núbia (Mapa 7). A dimensão e heterogeneidade dos territórios agora sob o jugo egípcio forçaram o



Mapa 6 - Mapa da difusão do carro de guerra entre os séculos XX e XVII a. C. do segundo milénio a. C.

Egipto a fomentar um conjunto de relações diplomáticas e comerciais, alianças e pactos, como forma de garantir a estabilidade nas regiões que controlava⁶³⁶. A alteração do modelo de actuação nos territórios externos ao Egipto obrigou os oficiais a desenvolverem a sua máquina militar, onde agora o carro de guerra era um elemento essencial. Não se conhecem referências iconográficas, ou epigráficas, nas Duas Terras, sobre carros de guerra anteriores à chegada dos Hicsos. Parece claro que o impulso para a introdução desta arma veio destes povos, que no século XVIII a. C. já os teriam nas suas forças. Devido à descoberta de três selos cilíndricos no

⁶³⁴ HEALY, *New Kingdom Egypt*, p. 21.

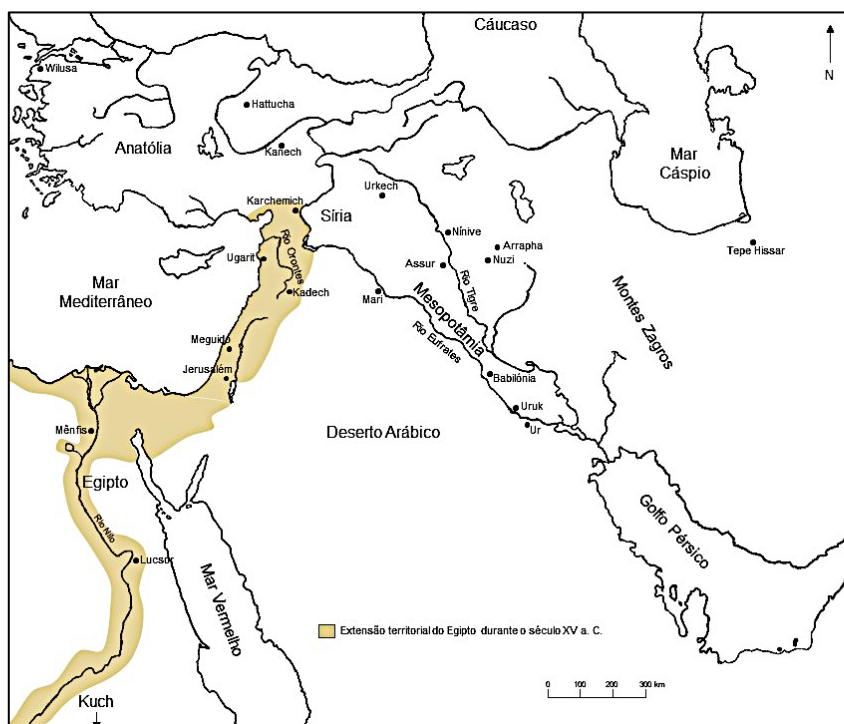
⁶³⁵ RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, pp. 61-63. Esta teoria já foi defendida anteriormente neste capítulo.

⁶³⁶ MANUEL GALÁN, «Intérpretes y traducciones en el Egipto Imperial», *Semata*, 23, p. 301; MARTINS, «A política administrativa de Tutmés III no Levante», *CADMO*, 12, pp. 67-88.

palácio de Naramsin, sabe-se que o carro era conhecido na Síria, pelo menos desde o terceiro milénio a. C.⁶³⁷.

Sendo o Corredor siro-palestino uma das principais rotas de trânsito entre a Mesopotâmia e o Egipto, como é que este nunca teve conhecimento desta arma? Pelo menos desde o reinado de Pepi I (c. 2332 a. C.⁶³⁸), com as campanhas de Uni, o Egipto interagiu, de uma forma directa, na zona; a este factor há que adicionar, ainda, o intenso fluxo humano e cultural que deveria passar pela região.

Uma possível explicação para a ausência desta arma no Egipto, até ao Império Novo, pode dever-se não a um desconhecimento, mas antes à ineficácia que esta arma teria nos campos de batalha, e que aos olhos dos oficiais egípcios não seria suficientemente importante para ser introduzida nos exércitos faraónicos. Em termos geográficos, o vale do Nilo não apresenta características favoráveis à utilização deste tipo de arma, pois para além da grande extensão de um terreno arenoso, a ausência de espaços abertos impede uma boa utilização dos carros em combate⁶³⁹.



Mapa 7 - Mapa da extensão territorial do Egipto durante o século XV a. C.

O carro de guerra, em egípcio *uereret*⁶⁴⁰ ou *merekhet*⁶⁴¹, afirma-se definitivamente no Egipto durante a XVIII dinastia, inicialmente com pouca ênfase dentro do exército, pois durante

⁶³⁷ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 30; BARBOSA, «O Carro de Guerra na Antiguidade», in *A Guerra na Antiguidade*, III, p. 283.

⁶³⁸ PINTO, «Pepi», *DAE*, p. 673.

⁶³⁹ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 5. De certa forma, esta realidade pode também retirar aos carros hicsos alguma preponderância na fixação destes no Egipto, pois na maioria dos territórios das Duas Terras estes eram pouco eficazes.

⁶⁴⁰ ARAÚJO, «O cavalo no Egipto faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 190; SALES, «Carro», *DAE*, p. 180.

⁶⁴¹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 149; *merekhet* é o termo semita para carro de guerra que só irá surgir no Egipto durante o século XV a. C.; cf. COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 91.

o reinado de Ahmés I observa-se, ainda, uma maior preponderância das frotas fluviais e marítimas (frota real), sendo estas o principal meio de transporte das forças apeadas. Só com Tutmés I é que se nota uma mudança de paradigma militar no sentido de ter os esquadrões de carros de guerra como centro nevrálgico do exército⁶⁴². Assim, conforme o tempo passa, a arma adquire cada vez mais importância e peso no acto de fazer a guerra⁶⁴³, algo que se verifica inclusive na cada vez maior separação destas unidades em relação ao restante exército⁶⁴⁴. O progressivo peso que esta arma logrou ganhar dentro das fileiras do exército faraónico é também observável nas primeiras referências a nomes de esquadrões. Veja-se o seguinte excerto, retirado de uma estela votiva (hoje em Viena) de um soldado chamado Meriptah, que terá servido durante uma parte da XVIII dinastia⁶⁴⁵:

«[...] para o *ka* do soldado do carro de guerra de A Fénix, o justificado Meriptah. [...]»

A introdução do carro de guerra, para além de alterar progressivamente o *modus operandi* e a organização do exército faraónico, inaugurou também uma nova forma de representação da monarquia egípcia, onde o faraó é visto frequentemente em cima do seu carro de uma forma dominante sobre o desorganizado e incapaz inimigo⁶⁴⁶.

O carro egípcio da XVIII dinastia apresenta, pela primeira vez (desde que se conhece), uma nova posição alternativa para o eixo das rodas, de características compósitas⁶⁴⁷, embora, e infelizmente, não se conheça qualquer imagem que mostre como seriam os carros de guerra introduzidos pelos Hicsos no Egipto: pensa-se que se assemelhariam em termos tipológicos aos veículos hurrítas devido à sua proximidade com esta cultura. Logo, e no que ao eixo diz respeito, este deveria ser aplicado no centro da plataforma; no caso egípcio, este apresenta-se deslocado para a retaguarda, algo que deveria colocar mais peso sobre os pescoços dos cavalos, mas por outro lado conferia mais estabilidade ao veículo⁶⁴⁸.

⁶⁴² SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 6; e SALES, «Carros», *DAE*, p. 180.

⁶⁴³ Segundo Joost Crouwel, durante o século XV a. C. o carro de guerra está perfeitamente instaurado no Egipto com uma forte importância, tanto em termos militares como civis. Este mesmo autor refere ainda que só com Ramsés III (c. 1184-1153 a. C.) se começou a observar um decréscimo na importância desta arma, havendo uma quebra considerável nas referências textuais e iconográficas depois deste monarca; cf. CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 75; ARAÚJO, «Ramsés», *DAE*, p. 737.

⁶⁴⁴ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 105-106.

⁶⁴⁵ SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 76 [trad. nossa].

⁶⁴⁶ *Idem*, p. 77.

⁶⁴⁷ O carro egípcio era composto por madeiras e tiras de pele; cf. SANDOR, «Chariot's Inner Dynamics: Springs and Rotational Inertias», *Chasing Chariots*, p. 220; e ainda VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 22.

⁶⁴⁸ Esta nova forma de construir o carro era bastante vantajosa para o método da sua utilização em combate, era como uma plataforma de tiro à distância; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 16; veja-se também VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, pp. 22-23.

Muito do que se conhece dos carros egípcios é oriundo, essencialmente, da iconografia⁶⁴⁹, pois no que concerne a outras fontes, estas são parcas na descrição da arma, bem como da forma como ela era utilizada: grande parte das fontes escritas que chegou aos nossos dias refere-se a carros, maioritariamente, num âmbito em que o carro se apresenta num espectro de riqueza e não tanto nas funções que ele podia desempenhar, tanto na guerra como na vida do quotidiano. É frequente encontrar, nas inscrições das XVIII e XIX dinastias, a expressão «[...] carros de guerra, forjados com ouro; [...]»⁶⁵⁰ ou «[...] carros de guerra, forjados com prata e ouro; [...]»⁶⁵¹, surgindo a maioria destes num contexto de tributos prestados por um determinado vassalo do faraó; mas também existem exemplos em que estes veículos passam para a posse do rei do Egipto pela via dos espólios de guerra⁶⁵². Naturalmente, estes carros não seriam utilizados em combate, sendo acima de tudo um objecto indiciador de poder, onde o chefe ou comandante permaneceria quando estivesse a dirigir à distância a batalha. Os carros de guerra presentes na iconografia egípcia apresentam, na maioria das vezes, o faraó sobre o veículo, onde está sozinho, agarrado por uma corda ou pelas próprias rédeas ao carro, numa imagética propagandística, pois é improvável que o monarca conseguisse conduzir e combater com o arco⁶⁵³ e flecha ao mesmo tempo⁶⁵⁴.

Para além da iconografia, outra importante fonte de informação são os dados arqueológicos, que fornecem um conhecimento mais aprofundado de como seria um carro egípcio durante o Império Novo. Num túmulo privado de Lucsor Ocidental, datável do reinado de Tutmés IV, foi descoberta uma caixa de carro decorada (Imagem 18), e



Imagem 18 - Cena de um confronto entre Tutmés IV e uma força de sírios (lado direito externo de um carro de guerra) [retirado de RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, p. 53].

⁶⁴⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 149.

⁶⁵⁰ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 210.

⁶⁵¹ Idem, p. 208.

⁶⁵² Um claro exemplo surge no espólio que Tutmés III trouxe de Meguido, onde há a referência a carros trabalhados a ouro; cf. ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, pp. 122-123.

⁶⁵³ O arco compósito terá sido introduzido no Egipto pela presença hicsa na região, sendo que o conhecimento da presença de arcos durante o Império Médio é baseado em armas mais arcaicas; cf. SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 15. Já durante o reinado de Tutmés III verifica-se a presença de arcos compósitos oriundos do Corredor siro-palestino nos espólios de guerra do faraó, existindo dois tipos de arco: o triangular e o curvo; cf. Idem, p. 118.

⁶⁵⁴ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 150; e ainda SABBAHY, «Moving Pictures: Context of Use and Iconography of Chariots in the New Kingdom», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 120.

no túmulo de Tutankhamon foram descobertos seis carros de guerra com funções cerimoniais e militares⁶⁵⁵.

De uma forma geral, o carro de guerra egípcio usado durante os reinados dos faraós da XVIII dinastia consistia numa caixa semicircular em forma de «D»⁶⁵⁶, com cerca de cem centímetros de altura e quarenta e cinco de profundidade; já a protecção dianteira tinha entre sessenta e setenta e oito centímetros de altura⁶⁵⁷, mostrando que havia um ligeiro decréscimo na parte frontal superior do veículo, medidas que são também confirmadas pela iconografia. Por que razão tinha o carro egípcio esta característica? À partida, esta realidade deveria prender-se com razões práticas de construção e, conquanto não haja uma resposta concreta a esta questão, é provável que, havendo uma altura menor na frente do veículo, a fricção fosse menor, tornando-o mais aerodinâmico e, logo, mais rápido.

De forma a garantir uma maior estabilidade ao veículo e a poder albergar dois soldados, observa-se que o carro egípcio era mais largo que profundo: como se pode verificar em alguns dos carros encontrados no túmulo de Tutankhamon⁶⁵⁸, estes apresentam uma retaguarda aberta, para facilitar a entrada e saída de militares, larga o suficiente para albergar dois soldados lado a lado; a superfície era rasa, em forma de «D» e fortalecida com tiras de couro cru que conferiam mais tensão, mas também mais flexibilidade⁶⁵⁹. No que concerne às medidas, em média eram as seguintes: 1,2 m de largura, 44 cm de profundidade e o eixo das rodas com um comprimento de 2,30 m⁶⁶⁰; outro exemplar era feito em madeiras leves⁶⁶¹ e couro com cerca de 1,50 m de profundidade⁶⁶², com a parte de trás aberta. As rodas possuíam quatro a seis raios⁶⁶³,

⁶⁵⁵ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, pp. 92-93; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 150.

⁶⁵⁶ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 13; TICHINDELEAN, *The Egyptian Chariotry in the New Kingdom*, p. 7; DARNELL e MANASSA, *Tutankhamun's Armies*, p. 78.

⁶⁵⁷ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 150.

⁶⁵⁸ Também oriunda do espólio descoberto no túmulo de Tutankhamon, conhece-se uma estrutura em madeira que aparenta ser um dossel ou um toldo, que estava, segundo Edwin Brock, associada aos carros de guerra com funções políticas e simbólicas; cf. BROCK, «A possible chariot canopy for Tutankhamun», *Chasing Chariots*, p. 29; Idem, pp. 40-41. A maioria dos carros achados no túmulo de Tutankhamon era, tendo como base as suas características, de cariz cerimonial e político, havendo apenas a excepção de um deles, que se apresentava sem quaisquer decorações, aberto, mas com a possibilidade de este ter sido revestido por peles. Segundo Joost Crouwel, este veículo terá sido utilizado, ou, pelo menos, teria o potencial para ser utilizado na guerra; cf. CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 85.

⁶⁵⁹ Idem, p. 82; FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 70.

⁶⁶⁰ MORKOT, «Chariot», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, p. 63.

⁶⁶¹ Réplicas modernas produzidas em arqueologia experimental mostraram que um carro de guerra egípcio da XVIII dinastia pesava cerca de trinta e quatro quilogramas; cf. *Ibidem*.

⁶⁶² PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 16.

⁶⁶³ Durante o reinado de Tutmés IV observa-se o aumento para oito raios por roda, realidade patenteada em alguns murais do seu túmulo no Vale dos Reis; cf. MANUEL GALÁN, *El Imperio Egipcio. Inscripciones, ca. 1550-1300 a. C.*, p. 177; SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 14; e ainda VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 23.

dependendo do período, e cada roda teria cerca de um metro de diâmetro; embora este tenha sido o número de raios utilizado como padrão nos carros egípcios, é frequente encontrarem-se cenas iconográficas com carros de guerra com oito raios, como é o caso de um mural de Tutmés II em Tebas⁶⁶⁴, ou da iconografia de um carro cerimonial presente no túmulo de Tutmés IV⁶⁶⁵. Por que razão teria o carro do faraó mais raios? Não há uma resposta concreta, mas é provável que estivessem relacionados com o estatuto do monarca, bem como com a forte probabilidade de este nunca entrar em combate; assim, a preocupação com a fisionomia e consequente eficácia do veículo em batalha não seriam tão importantes.

O veículo era puxado por dois cavalos, que estavam presos ao carro por um jugo, que por sua vez estava fixado ao eixo das rodas⁶⁶⁶ pela barra de ligação, tendo esta ainda duas cordas de pele que davam mais estabilidade ao jugo e, consequentemente, mais controlo sobre os equídeos⁶⁶⁷. Hoje, no Museu

Arqueológico Nacional de Florença (Imagem 19), pode-se ver um carro descoberto num túmulo de Lucsor Ocidental com uma plataforma de 97 cm e 54 cm de profundidade, o eixo das rodas com 198 cm e as

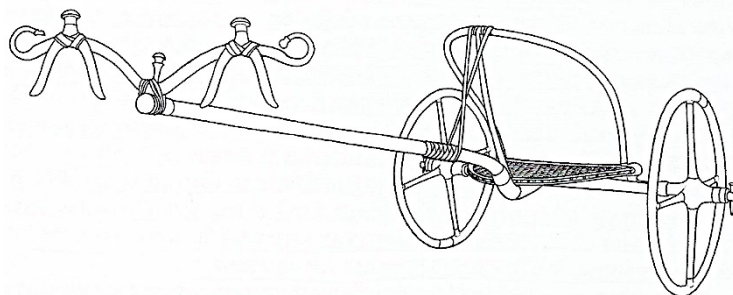


Imagem 19 - Carro de guerra egípcio oriundo de Lucsor [retirado de SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 14].

próprias rodas com cerca de 100 cm, tendo o jugo 253 cm de comprimento⁶⁶⁸; este exemplar é especialmente importante, pois não apresenta quaisquer tipos de adornos, o que pode dar a entender que seria um carro utilizado para a guerra.

Durante o reinado de Amen-hotep II (c. 1438-1412 a. C.⁶⁶⁹), foram introduzidas alterações morfológicas no carro egípcio, passando as rodas a ter seis raios, tendo a plataforma aumentado de tamanho. Nas partes laterais, surgem aljavas (uma em cada lado), podendo o combatente ter ainda uma às suas costas⁶⁷⁰; para além das aljavas, observa-se a presença de um

⁶⁶⁴ VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 62. Tudo indica que este tipo de rodas raiadas eram raras no contexto egípcio da XVIII dinastia; cf. Idem, p. 35.

⁶⁶⁵ Idem, pp. 118-119. Segundo Javier Martínez Babón, durante o reinado deste monarca o carro de guerra passou por um período de experimentalismo, tendo sido aplicadas placas laterais que teriam a função de fornecer melhor protecção aos militares nele transportados; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 151.

⁶⁶⁶ SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, p. 39.

⁶⁶⁷ SANDOR, «Chariot's Inner Dynamics: Springs and Rotational Inertias», *Chasing Chariots*, p. 218.

⁶⁶⁸ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, pp. 178-179.

⁶⁶⁹ Idem, p. 70. A primeira campanha deste faraó na Síria forneceu como espólio de guerra cerca de duzentos e dez cavalos e trezentos carros de guerra; cf. BRYAN, «The 18th Dynasty Before the Amarna Period», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 245; ARAÚJO, «Amen-hotep», *DAE*, p. 59.

⁶⁷⁰ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 18.

estoujo para o arco⁶⁷¹. No que diz respeito à barra que ligava o jugo à «caixa» do veículo, aquele era fixado em três locais da plataforma: com cordas na frente do veículo, atrás no eixo das rodas e na barra traseira⁶⁷².

Enquanto os carros egípcios da XVIII dinastia apresentam uma dimensão relativamente pequena, mostrando ser bastante ligeiros, durante as XIX e XX dinastias os veículos, para além de adquirirem, definitivamente, rodas com seis raios⁶⁷³, mostram-se algo mais pesados, muito devido a adições no que concerne à morfologia do carro: a título de exemplo, e apesar de já haver alguns vestígios anteriores, só durante a XIX dinastia é que os carros de guerra passam a ter partes laterais fechadas⁶⁷⁴.

Segundo Mark Healy, é durante os reinados de Seti I e Ramsés II que o carro de guerra atinge o seu apogeu tecnológico nas Duas Terras⁶⁷⁵. O carro de guerra egípcio era uma arma veloz e manobrável, que seria utilizada para a escolta de divisões em marcha, para fustigar as linhas inimigas nas primeiras fases da batalha e, por fim, para perseguir um exército em fuga. Cada um destes veículos tinha dois militares, o auriga, munido de um chicote e, por vezes, de um escudo⁶⁷⁶, e o soldado combatente, armado com um arco e flecha⁶⁷⁷. Embora esta seja a tipologia amplamente aceite no meio historiográfico, na Bíblia, no *Livro do Êxodo*, existe a seguinte passagem⁶⁷⁸:

«[...] O faraó atrelou o seu carro de guerra e tomou o seu povo consigo. Tomou seiscientos carros de guerra escolhidos e todos os carros de guerra do Egipto com três combatentes em cada um. [...]»

Existem várias razões possíveis para neste trecho bíblico ser dito que os carros de guerra egípcios tinham três militares, e não dois, como seria o mais usual⁶⁷⁹:

- 1 – Ignorância do autor de que os carros egípcios tinham dois efectivos.
- 2 – Ignorância da própria origem do carro, pois podia ser um carro hitita, que nesta cronologia apresenta três soldados.

⁶⁷¹ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 120.

⁶⁷² TICHINDELEAN, *The Egyptian Chariotry in the New Kingdom*, p. 8.

⁶⁷³ HOFFMEIER, «Observations on the Evolving Chariot Wheel in the 18th Dynasty», *JARCE*, XIII, p. 43.

⁶⁷⁴ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 13.

⁶⁷⁵ HEALY, *The Warrior Pharaoh*, p. 39; FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, pp. 15-16.

⁶⁷⁶ SALES, «Carro», *DAE*, p. 181.

⁶⁷⁷ SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, pp. 39-40; MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 139.

⁶⁷⁸ Ex 14.6-7 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 123.

⁶⁷⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 152-153.

- 3 – Possibilidade de o terceiro militar ser um efectivo de reserva e, numa situação muito particular, viajar junto dos efectivos dos carros de guerra, embora fosse um soldado apeado.
- 4 – Os carros referidos no excerto não serem carros de origem egípcia, mas sim mercenários asiáticos às ordens do faraó, os chamados *mariannu*.

De notar que são apenas possibilidades de explicação para esta referência, a única de que temos conhecimento. Mas se o carro egípcio transportasse três militares sobre a sua plataforma, qual a tipologia deste terceiro? Seria um portador de escudo? Este aumento de efectivos por carro teria também obrigado à modificação do próprio veículo, pois é pouco plausível que os carros da XVIII dinastia tivessem capacidade para albergar três militares. Haverá alguma correlação entre esta prova e o aumento do número de carros? Não há resposta para esta questão, logo terá de ficar em aberto. As forças militares egípcias poderiam ainda ser reforçadas com mais veículos capturados ao inimigo, como ocorreu, por exemplo, em Meguido⁶⁸⁰, de acordo com o registo do espólio:

«[...]»
– um carro trabalhado em ouro desse inimigo
– um carro trabalhado em ouro do príncipe de Meguido
– carros sem decoração dos aliados que estavam com ele: 30
– carros do seu miserável exército: 892
– total [de carros]: 924
«[...]»

Como se pode observar no excerto acima e que representa o espólio de guerra que o faraó Tutmés III (c. 1479-1425 a. C.⁶⁸¹) levou para o Egipto depois da batalha de Meguido (c. 1458 a. C.)⁶⁸², para além de prisioneiros e animais, foram também trazidos para as Duas Terras quase um milhar de carros de guerra de origem estrangeira. Como eram incluídos estes veículos na máquina militar egípcia? Haveria uma heterogeneidade dos esquadrões de carros de guerra? Ou estes mesmos carros seriam adaptados em termos tipológicos ao modelo egípcio? Durante grande parte do segundo milénio a. C., a presença de carros em espólios de batalha deveria ser

⁶⁸⁰ ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, pp. 122-123; BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 187.

⁶⁸¹ ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 89.

⁶⁸² Para uma descrição pormenorizada do conflito, veja-se Idem, pp. 89-133. Donald Redford refere que a batalha de Meguido, embora breve, teve em certo momento um confronto entre forças de ambos os lados, dando como exemplo a proporção de cavalos para os carros existentes no espólio de Tutmés III. De uma forma geral, para cada carro havia dois cavalos e ainda mais duzentos como reserva; cf. REDFORD, «The Wars in Syria and Palestine of Thutmose III», *Culture and History of the Ancient Near East*, 16, p. 36.

uma constante⁶⁸³, bem como nos próprios tributos que eram oferecidos, neste caso concreto ao faraó, por parte de alguns chefes sírios⁶⁸⁴:

«[...] O tributo que foi trazido pela fama de sua majestade naquele ano: 328 cavalos; [...] 9 carros de guerra, forjados com prata e ouro; 61 [carros de guerra] pintados; total, 70. [...]»

Em primeiro lugar, há que referir que os nove carros mencionados no excerto não deveriam ter funções bélicas, devido à sua descrição, mas no que concerne aos carros pintados e até pela sua quantificação é provável que estes viessem a ser utilizados em combate. A falta de dados torna de difícil resolução a problemática de introdução de carros de outras origens e com outras tipologias em contingentes profissionais e simétricos, os quais, à partida, teriam modelos, táticas e estratégicas bastante bem definidas. Utilizando como exemplos os conflitos e os sistemas de tributos instaurados pelos Egípcios no Corredor siro-palestino, fica claro que um determinado número de carros de guerra oriundo desta região chegou ao Egito principalmente pelas duas vias acima mencionadas.

Como irá ser exposto posteriormente, o carro de guerra presente no Levante apresenta características bastante heterogêneas, uma realidade potenciada pelas próprias características da região; estas mesmas poderão ter criado algumas dificuldades de adaptação de um carro tipologicamente diferente a um paradigma onde o carro matriz era ligeiro. Na verdade, não é possível utilizar um carro mais pesado do Norte nos moldes do desempenho do veículo egípcio, pois simplesmente não tinha condições que o permitissem, como por exemplo a necessidade de dar curvas mais apertadas a uma velocidade considerável.

Haveria uma reformulação do próprio veículo? Ou este era apenas desmantelado? A primeira possibilidade parece ser plausível, embora com a devida cautela, pois há que saber se um carro como o hitita poderia, em alguma circunstância, receber um eixo das rodas na parte de trás da plataforma; no que diz respeito à segunda questão, tendo em conta o custo de manutenção e produção a que o carro está associado⁶⁸⁵, parece pouco razoável que houvesse algum tipo de alteração no veículo. Assim, haveria no Egito do Império Novo esquadrões «mistos» ou unidades separadas tipologicamente? Esta problemática irá ser aprofundada mais adiante neste estudo.

A panóplia de armamento presente nos carros de guerra egípcios era alargada e, embora o arco e flecha fosse a arma de eleição, o soldado combatente teria acesso a maças de armas,

⁶⁸³ ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 84.

⁶⁸⁴ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 210 [trad. nossa].

⁶⁸⁵ CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 73.

machados, dardos e ao *khopech*⁶⁸⁶. A primeira prova da presença de dardos em carros egípcios data do reinado de Ramsés II, pois observam-se aljavas para estes aplicadas nos carros, geralmente no lado esquerdo do veículo⁶⁸⁷, indício que pode sugerir que o combatente ficava situado no lado esquerdo do carro, enquanto o auriga seguia do lado direito. Quererá isto dizer que o dardo só passou a ser utilizado durante o reinado deste faraó? Ou já existiria esta arma nos reinados anteriores, em especial nos da XVIII dinastia? A falta de dados não permite dar mais informações, sabendo-se apenas que esta realidade continuou nos reinados seguintes⁶⁸⁸.

Sobre o armamento defensivo, este não era muito pesado, e apesar de alguns casos em que a armadura era de bronze, em geral este equipamento seria baseado no couro ou em camadas de linho sobrepostas e endurecidas com resinas⁶⁸⁹. Os escudos presentes em alguns carros seriam de média dimensão (cobririam o tronco do soldado), eram de formato circular no topo, sendo depois de menor largura na parte inferior rectilínea⁶⁹⁰.

Seriam os carros de guerra utilizados em todas as situações de batalha? Um excerto presente numa carta satírica de origem egípcia e datável da XIX dinastia mostra um exemplo com uma pormenorizada descrição de uma força militar egípcia, não se encontrando qualquer menção a esquadrões de carros de guerra. Vejamos o seguinte excerto⁶⁹¹:

«[...] uma missão a Djahan no comando do exército vitorioso, para destruir aqueles rebeldes chamados *nearin*. Os arqueiros do exército [...] 1900, os Chardanos 520, os Qeheq 1600, os Machauach [100], e os Pretos 880 – Total de 5000 em [5] todo, não contando os oficiais. [...]»

Neste pequeno trecho, verifica-se a composição de uma força que terá intervindo em Djahan. Para John Wilson, o exército aqui mencionado fazia parte de uma expedição punitiva⁶⁹², que foi realizada na região referida, logo esta pode ser uma explicação para a falta dos esquadrões de carros de guerra neste contingente. Seria usual a falta deste elemento em forças utilizadas em expedições punitivas? Em primeiro lugar, conviria referir que, naturalmente, «campanhas militares» deste tipo implicam um número de efectivos bastante menor do que uma campanha contra um opositor de maior poderio. A ausência de carros de guerra pode ser explicada pela própria exigência da situação, pois eram armas caras e não seria proveitoso estar a danificá-las numa conjuntura onde elas não eram de todo necessárias. Na

⁶⁸⁶ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 16.

⁶⁸⁷ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 91.

⁶⁸⁸ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 19.

⁶⁸⁹ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 16.

⁶⁹⁰ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 120. Idem, p. 134.

⁶⁹¹ PRITCHARD, *ANET*, p. 476 [trad. nossa].

⁶⁹² *Ibidem*.

verdade, as campanhas de cariz punitivo não eram muito propensas a batalhas em campo aberto, mas sim a pequenos cercos, operações onde os carros de guerra seriam pouco funcionais.

Esta realidade está também atestada nas «Cartas de Amarna», caracterizadas pelos apelos de auxílio feitos ao faraó, por parte dos aliados no Corredor siro-palestino, em que são raras as referências a carros de guerra nas forças utilizadas⁶⁹³. Estará a ausência relacionada apenas com as características do terreno onde a expedição punitiva ia ter lugar? Na secção seguinte do excerto referido, são mencionadas as dificuldades que os carros de guerra teriam em movimentar-se em «terrenos asiáticos»⁶⁹⁴, de cariz montanhoso, nos quais os veículos de uma forma geral não conseguiriam ser deslocados e, assim como é referido, tinham de ser transportados pelos *mahir*. Poderiam também estar os carros de guerra a ser utilizados noutro local? Provavelmente, tanto a natureza da campanha, como as próprias características do local de actuação podem ser factores a ter em conta no momento de decidir se o carro de guerra seria ou não incluído no contingente militar que saía, neste caso concreto, das terras controladas pelos egípcios; de facto, a especificidade prática dos carros leva, provavelmente, a uma deliberação prévia sobre quais as vantagens de utilizar tal arma, sendo estas vantagens militares, mas também económicas.

1.4. O Corredor siro-palestino e o Norte da Síria

A análise tipológica dos veículos com fins bélicos utilizados pelas sociedades do Corredor siro-palestino⁶⁹⁵ será neste subcapítulo dividida em três regiões: Canaã, Palestina e Síria. Assim, com base nos dados a que foi possível aceder sobre estas três zonas, tentar-se-á dar uma imagem o mais completa possível de como seriam os carros de guerra nestes espaços: as suas tipologias e os factores que os distinguem entre si.

Durante o final do terceiro milénio a. C., o Corredor siro-palestino nunca foi uma região⁶⁹⁶ culturalmente unificada: era um aglomerado de culturas interligadas, mas ao mesmo

⁶⁹³ Há, naturalmente, excepções como é o caso dos seguintes textos: EA N.º 270, EA N.º 271 e RA XIX; cf. PRITCHARD, *ANET*, pp. 486-487.

⁶⁹⁴ «Tu não subiste ao monte de Chawe, descalço, a tua mão colocada sobre o [teu arco], o teu carro amarrado com cordas, o teu cavalo a reboque. Ora, [deixa-me teu] [...] Tu estás consternado [em] subir e atravessar a sua corrente acima. [Assim] vês o gosto de ser um *mahir*, com o teu carro colocado sobre teu [ombro] e teu [assistente] cansado. [...]»; cf. PRITCHARD, *ANET*, p. 477 [trad. nossa]; O *mahir*, que outros designam como *maher*, segundo James Pritchard significa alguém hábil, e um termo muito utilizado para os funcionários que tinham a função de entregar correspondência entre cidades; cf. *Ibidem*.

⁶⁹⁵ Nos vários estudos relacionados com os carros de guerra a presença desta arma no Corredor siro-palestino não foi a mais analisada e trabalhada, como de resto Juan-Pablo Vita bem demonstra; cf. VITA, «Le Char de Guerre en Syrie et Palestine au Bronze Récent», *Les Armées du Proche-Orient Ancien III-I Mill. AV. J.-C.*, pp. 57-58.

⁶⁹⁶ COOGAN, *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 4-8.

tempo bastante diferentes e até rivais⁶⁹⁷. As cidades do Norte da Síria estavam mais próximas culturalmente do Norte da Mesopotâmia e era-lhes, naturalmente, mais vantajoso ter estreitas relações com esta região do que com os reinos e sistemas tribais do Sul⁶⁹⁸. A aproximação das cidades da Síria às culturas e aos modelos políticos da Mesopotâmia é explicada pela circunstância de o Norte do Corredor ser uma zona de passagem e de acesso a outros territórios, sendo aqui de salientar os casos do Levante e da Anatólia⁶⁹⁹.

Era das bacias hidrográficas do Eufrates e do Tigre que chegavam muitos dos bens essenciais para estas populações: é o caso da pedra e da madeira para a construção. Ao contrário do Norte da Síria, as sociedades do Sul, genericamente referidas como levantinas, devido ao seu local de fixação sempre foram muito mais próximas do Egipto⁷⁰⁰. O Levante estava localizado ao longo da costa do Mediterrâneo e era único ponto de passagem para se atingir ambas as regiões (Mesopotâmia e Egipto), facto que dava riqueza a esse espaço, mas, também, origem a consecutivas guerras pela soberania do mesmo território. Dentro do Levante, havia outras zonas, sendo aqui de salientar Canaã e a Palestina; e embora esta última possuísse algum potencial em termos de comércio, a capacidade agrícola era fraca e as populações desta região nunca se conseguiram expandir para territórios com melhores condições⁷⁰¹.

Com a passagem do milénio (do terceiro para o segundo a. C.), a Síria adquire alguma importância no contexto do Médio Oriente. Veja-se desde logo a existência de nomes reais numa língua proveniente desta região, como é o caso do amorita. Nas fontes, evidenciam-se as que foram encontradas em Mari⁷⁰², e que, de certa forma, confirmam esta realidade. A «invasão» amorita deverá ter sido intensa e devastadora, pois, no seguimento da instalação deste povo na Mesopotâmia e no Norte da Síria, as cidades que anteriormente tinham tido um importante papel regional foram substituídas por outras⁷⁰³.

As tabuinhas encontradas em Mari fornecem importantes informações sobre geoestratégia e geopolítica, tanto da Mesopotâmia como do Norte da Síria. Nos inícios do segundo milénio a. C., Larsa foi muito importante no contexto mesopotâmico, em especial sob

⁶⁹⁷ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East*, p. 174.

⁶⁹⁸ PITARD, «Before Israel: Syria-Palestine in the Bronze Age», in *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 39-40.

⁶⁹⁹ Também a intervenção de potências mesopotâmicas, como o império Acádico, deve ter tido influência sobre as cidades sírias.

⁷⁰⁰ PITARD, «Before Israel: Syria-Palestine in the Bronze Age», in *The Oxford History of the Biblical World*, p. 40; e VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East*, p. 174.

⁷⁰¹ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 32-34; MARTINS, *Até aos Pilares do Céu*, p. 30.

⁷⁰² VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East*, p. 109.

⁷⁰³ Idem, pp. 45-47.

o reinado de Rimsin I (c. 1822-1763 a. C.)⁷⁰⁴. Mais a norte, cerca de 1760 a. C., a cidade da Babilónia rapidamente adquire importância política durante o reinado de Hammurabi, bem como a cidade de Echnunna. Sob o governo de Yahdunlim, a cidade de Mari adquire especial preponderância na região, mas, depois da morte deste rei, o poder passa para as mãos de Chamchiadad I⁷⁰⁵, rei de origem amorita. Com Zimrilim, Mari volta a tornar-se independente, embora esta liberdade termine com a conquista definitiva pelos exércitos da Babilónia⁷⁰⁶.

Devido à localização privilegiada dos territórios do mundo bíblico, estes foram sempre um lugar de conquistas e de sobreposições de poder, onde as potências adjacentes à região lutavam entre si pela supremacia da zona. Vejamos, por exemplo, as guerras entre o Egipto e o Hatti⁷⁰⁷, que culminariam na batalha de Kadech. O relato bíblico, em termos de narrativas bélicas, descreve exactamente esta realidade, onde a presença de conflitos é recorrente, seja entre os povos locais ou com intervenções externas. Observemos os dois excertos⁷⁰⁸:

«[...] Os filhos de José, porém, responderam: «Mesmo a montanha não nos basta; todos os cananeus que habitam a planície têm carros de ferro, tanto os de Betchan e suas cidades dependentes como os que vivem no vale de Jezrael.»

Então, Josué disse à casa de José, de Efraim e de Manassés: «Tu és um povo numeroso, e a tua força é muita: não vais ter só uma parte, mas toda a montanha, cuja floresta desbravares, e os seus limites serão para ti; hás-de expulsar os cananeus, apesar dos seus carros de ferro e de toda a sua força.»

[...]

Os babilónios e todos os caldeus, de Pecod, Choa e Coa, e com eles todos os filhos da Assíria, jovens atraentes, todos governadores e magistrados, dignitários e personagens ilustres, todos montados nos seus cavalos. Avançarão do Norte contra ti, com seus carros e galeras e uma multidão de gente, armados contra ti de escudos, capacetes e couraças. Encarreguei-os do teu julgamento e eles te julgarão segundo seu direito. [...]»

Em ambos os excertos é possível verificar conflitos armados tanto entre as populações da região, como contra potências exteriores. No primeiro caso, retirado do *Livro de Josué*, está relatada uma guerra entre os israelitas e os cananeus, situação recorrente na narrativa bíblica, pois os interesses de ambas as partes estavam frequentemente em choque. No segundo excerto, oriundo do *Livro de Ezequiel*, conta-se que o rei assírio, aliado aos babilónios e aos caldeus,

⁷⁰⁴ SERI, *Local Power in Old Babylonian Mesopotamia*, pp. 36-37; VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 350.

⁷⁰⁵ Chamchiadad I fixou a sua capital em Chubat-Enlil, nas margens do rio Habur. Muitos investigadores referem-se a ele como o primeiro grande rei da Assíria, devido à sua provável origem amorita. Por outro lado, há quem defenda que este não deve ser visto como um rei assírio, embora para estes Chamchiadad I seja um símbolo de poder e muito associado à ideologia real da Assíria durante muito tempo; cf. PITARD, «Before Israel: Syria-Palestine in the Bronze Age», *The Oxford History of the Biblical World*, p. 48; veja-se também VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East*, pp. 115-118.

⁷⁰⁶ PITARD, «Before Israel: Syria-Palestine in the Bronze Age», *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 48-49. Durante o reinado de Zimrilim, terão existido relações entre Mari e a Babilónia; cf. MALAMAT, *Mari and the Early Israelite Experience*, p. 11.

⁷⁰⁷ A divisão do território entre as duas potências foi estável até à subida ao poder de Seti I; cf. VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East*, p. 175.

⁷⁰⁸ Js 17.16-18 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 330; e Ez 23.23-24 *apud* Idem, p. 1380.

iria atacar com um exército que era constituído por carros de guerra, cavalaria e forças de infantaria.

A região de Canaã era, na sua maioria, habitada por povos semitas, embora houvesse uma complexa variedade de populações no seu interior; dentro dos grupos semitas, distinguíam-se os Hebreus no Sul, os Arameus no interior e, por fim, os Fenícios na costa mediterrânica; Canaã era um espaço de movimentação e de transmissão de ideias, desde logo patente nos modelos políticos⁷⁰⁹. Entre 1550 e 1200 a. C., florescem no Médio Oriente novas potências com realce para o Mitanni, o Hatti e o Egipto, ao qual, sob o comando dos reis da XVIII dinastia, irá conquistar e agregar à sua esfera de influência a Palestina e grande parte dos territórios sírios. Assim, é natural a ocorrência de um elevado número de conflitos bélicos entre estas três forças, com o Corredor siro-palestino como principal teatro de guerra⁷¹⁰.

Na última metade do segundo milénio a. C., surgem os Israelitas⁷¹¹. A primeira referência, além da Bíblia, relativa a este povo chega-nos de uma estela mandada erigir por Merenptah (c. 1224-1204 a. C.⁷¹²), onde este refere os inimigos do Egipto colocando Israel numa posição distinta. De uma forma geral, os conflitos foram sempre favoráveis ao Egipto, pois na estela é dito: «Israel foi aniquilado, de modo que a sua semente já não existe.»⁷¹³ Na primeira metade do século XII a. C., as populações israelitas faziam parte de Canaã, onde estavam também egípcios, cananeus e os «Povos do Mar»⁷¹⁴, integrando estes os Filisteus que eram os mais proeminentes⁷¹⁵.

Antes de iniciar a análise propriamente dita da presença de carro de guerra nestas geografias, há que referir que grande parte da observação incidirá já sobre o final do segundo milénio a. C., devido, essencialmente, à falta de referências para os períodos anteriores. Apesar

⁷⁰⁹ RAMOS, «Canaã», *DAE*, p. 172. Muitos investigadores admitem que a primeira campanha militar aconteceu nesta região e foi levada a cabo por Uni, um general do faraó Pepi I (VI dinastia), que se vangloriou por ter derrotado a «terra dos habitantes da areia»; cf. GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 31.

⁷¹⁰ PITARD, «Before Israel: Syria-Palestine in the Bronze Age», *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 58-59. Depois de o Egipto expulsar os Hicsos, este levou a cabo um processo de campanhas militares e de conquistas nas regiões do Levante. Mais tarde, irá travar-se a batalha de Meguido, entre Tutmés III e uma coligação de «reis» locais, liderados pelo rei de Kadech, e que acabaria, depois de um longo cerco, na capitulação da cidade e na derrota dos rebeldes. Com Canaã definitivamente sob o controlo egípcio, Tutmés III começou a ter ambições de trazer para a sua esfera de influência a Síria; cf. Idem, pp. 60-61.

⁷¹¹ STAGER, «Forging an Identity. The Emergence of Ancient Israel», *The Oxford History of the Biblical World*, p. 124.

⁷¹² ARAÚJO, «Merenptah», *DAE*, p. 562.

⁷¹³ RAMOS, «Israel», *DAE*, p. 453.

⁷¹⁴ Sobre os «Povos do Mar» veja-se ARAÚJO, «A Luta pela sobrevivência do Egipto: A expulsão dos “Povos do Mar”», *A Guerra na Antiguidade*, III, pp. 100-108. A queda de Hattucha poderá também estar relacionada com a interferência destas populações na Anatólia; cf. BRYCE, *The World of the Neo-Hittite Kingdoms*, p. 13.

⁷¹⁵ STAGER, «Forging an Identity. The Emergence of Ancient Israel», *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 123-124.

das poucas informações, Yigael Yadin refere que, durante a segunda metade do segundo milénio a. C., a guerra no Corredor siro-palestino foi fortemente marcada pelos carros de guerra⁷¹⁶.

Seguindo a ordem de apresentação, é acerca do carro cananeu que as informações são mais escassas, tanto em termos de fontes escritas como iconográficas, ainda que a probabilidade de este apresentar uma morfologia bastante idêntica aos veículos egípcios seja elevada⁷¹⁷. Veja-se o seguinte excerto do reinado de Tutmés III⁷¹⁸:

«[...] Ele seguiu em frente, sem igual, matando os bárbaros, golpeando Retenu, trazendo os seus príncipes como prisioneiros, os seus carros de guerra forjados com ouro, compelidos pelos seus cavalos. [...]»

Como parte integrante do relato da primeira campanha militar de Tutmés III no Levante (ano 23 do seu reinado), observamos aqui a referência a carros com ouro nos espólios de guerra do faraó. A alusão à presença do ouro parece retirar alguma probabilidade de estes veículos alguma vez terem sido utilizados em combate, mas, por outro lado, o contexto em que estes carros foram adquiridos parece apontar para uma utilização em batalha. Seria, assim, a menção ao ouro uma forma retórica usada pelos escribas egípcios para exaltarem os objectos que o monarca conseguira levar para o Egipto? Se bem que pareça improvável que os veículos utilizados na guerra tivessem este tipo de característica, a verdade é que, segundo o excerto, foram capturados vários carros aos príncipes inimigos.

«[...] Os tributos dos príncipes de Retenu, [...] 19 carros de guerra, forjados com prata; os equipamentos e as suas armas de guerra; [...]»

Os carros forjados com ouro ou prata parecem mais plausíveis quando adquiridos por via de tributos, como se pode observar no excerto acima apresentado⁷¹⁹. Aqui, os líderes dos vários aglomerados populacionais do Retenu ofereceram a Tutmés III um tributo de dezanove carros de guerra forjados com prata, bem como toda a panóplia de armas e de equipamentos que lhes estavam associados. Neste excerto observa-se também a importância que o carro de guerra tinha no Corredor siro-palestino, pois é evidente a associação dos dezanove veículos aos equipamentos e às armas que os príncipes «ofereceram» ao faraó, patenteando assim a estreita relação do carro com a guerra. Embora seja importante referir, mais uma vez, que veículos com estas características não seriam utilizados em combate, este factor não implica, necessariamente, que não fossem usados pelos líderes do Retenu, nomeadamente para se

⁷¹⁶ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 75. Apesar de o autor não referir, grande parte desta guerra operada com carros de guerra era feita por forças externas como o Egipto, o Mitanni e o Hatti.

⁷¹⁷ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 86.

⁷¹⁸ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 178 [trad. nossa].

⁷¹⁹ Idem, p. 199 [trad. nossa].

deslocarem para o local da batalha, bem como para exercerem o comando das forças a partir daqueles⁷²⁰.

«[...] O tributo dos chefes de Retenu neste ano. [...] cavalos; [...] [carros de guerra], forjados com prata e ouro, e pintados; [...] 3 carros de guerra de madeira *tjagu*, madeira de alfarrobeira, [troncos] de todo o tipo de madeira do território. [...]»

Contextualmente inserido na nona campanha de Tutmés III⁷²¹, neste excerto surgem referências a carros de guerra feitos de madeira⁷²², o material de construção mais apropriado para veículos com fins bélicos, pois tornava o carro mais leve e flexível. Por conseguinte, a ausência de ouro e de prata retira aos veículos a sua componente simbólica e ritual e faculta a estes maiores valências militares. Assim, no Retenu observamos a presença de vários tipos de veículos; em termos de fontes, os «não militares» surgem com mais frequência, muito provavelmente pela sua importância em termos políticos.

Qual a tipologia do carro cananeu? O maior número de provas iconográficas provém do reinado de Seti I⁷²³, onde se observam efectivos destes veículos com elmos emplumados⁷²⁴ em fuga perante o faraó. Tipologicamente, os veículos que se vêem ao longo destas iconografias aparentam ser bastante idênticos ao paradigma artístico, frequentemente utilizado para representar o carro egípcio. Observa-se, pois, um carro com rodas de seis raios⁷²⁵ (também presente na XIX dinastia), com o eixo das mesmas na retaguarda da plataforma, bem como um formato estrutural ligeiramente arqueado presente também em alguns carros egípcios, embora não pareça que as partes laterais fossem completamente preenchidas, deixando assim uma circunferência na parte superior destas. O carro em questão era traccionado por dois cavalos (vêem-se na imagem as suas caudas) e era tripulado por dois soldados⁷²⁶, um auriga que aparenta segurar na sua mão direita um escudo rectangular⁷²⁷, e um combatente, apesar de ser difícil identificar o armamento que está a utilizar, exibindo um arco compósito⁷²⁸, por fim, na ala esquerda do carro, verifica-se a existência de uma aljava, que podia albergar setas ou dardos.

⁷²⁰ É pouco provável que estes príncipes participassem no conflito, tal como o próprio faraó.

⁷²¹ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 206 [trad. nossa].

⁷²² O estudo dos materiais de construção irá ser apresentado posteriormente.

⁷²³ ZORN, «Reconsidering Goliath: An Iron Age I Philistine Chariot Warrior», *BASOR*, 360, pp. 3-4.

⁷²⁴ Idem, p. 4.

⁷²⁵ AMADASI, *L'íconografia del carro da guerra in Siria e Palestina*, pp. 9-29.

⁷²⁶ ZORN, «Reconsidering Goliath: An Iron Age I Philistine Chariot Warrior», *BASOR*, 360, p. 17.

⁷²⁷ Segundo Jeffrey Zorn, esta seria uma tipologia de escudo muito característica de Canaã; cf. Idem, p. 7. A presença de um escudo no auriga pode ser algo problemática no que concerne à condução do carro. Parece pouco plausível que a mão que está a segurar o escudo também segurasse uma rédea, pois o manuseamento deste podia complicar o controlo dos equídeos. Será possível conduzir o carro com apenas uma mão? Não há resposta para esta questão.

⁷²⁸ ZORN, «Reconsidering Goliath: An Iron Age I Philistine Chariot Warrior», *BASOR*, 360, p. 11. A possibilidade da presença do dardo não pode ser descartada.

Daquilo que é possível apreender da iconografia egípcia, os carros presentes nos esquadrões cananeus aparentavam ser bastante semelhantes aos que foram utilizados nos exércitos faraónicos. Esta realidade, tendo em conta a introdução do carro por parte dos Hicsos e, posteriormente, pela influência exercida pelo Egito sobre as várias regiões do Corredor siro-palestino, não surpreende. Infelizmente, os dados iconográficos não nos fornecem informações mais concretas, como por exemplo as medidas dos vários componentes destes veículos, logo é difícil de confirmar se estes carros seriam maiores ou menores, mais leves ou pesados que os egípcios; para Anthony Spalinger, os carros presentes nas regiões levantinas eram, em geral, de menores dimensões⁷²⁹.

Para além dos textos e murais egípcios, outra importante fonte é a Bíblia, mais concretamente o Antigo Testamento: aqui, numa narrativa que é muito centrada em Israel, conseguimos identificar os povos que rodeavam os Isrealitas, e com quem, por vezes, entraram em conflito; e se no caso das fontes egípcias os carros da região de Canaã surgem tipologicamente próximos do egípcio, a Bíblia oferece outras interpretações. O carro de guerra está amplamente referido no «livro sagrado», o que mostra a enorme importância que esta arma tinha, não só em termos militares, mas também em aspectos político-sociais. Esta relevância deverá ter tido a sua origem nas valências bélicas desta arma, pois a relação do carro de guerra com o simbolismo associado ao prestígio e ao poder só se explica pela sua importância na guerra. Veja-se o seguinte excerto⁷³⁰:

«[...] Então, os filhos de Israel clamaram ao Senhor, pois Sísera possuía novecentos carros de ferro, e os oprimira violentamente durante vinte anos. [...]»

Segundo o *Livro dos Juízes*, os cananeus possuíam «carros de ferro», uma tipologia que parece ter sido utilizada pelas forças do Mitanni e que surge mencionada na fonte como modelo presente nas forças de Sísera; o uso da palavra «ferro» advém da armadura feita com placas de metal (*sariam*) que os revestia⁷³¹. É importante referir que, a existir tal tipologia de carro de guerra, esta seria rara⁷³², apesar da quantificação apresentada no excerto: as placas de metal tornariam o carro muito pesado, pouco manobrável e muito dispendioso.

De uma forma geral, o intenso contacto cultural que as sociedades do Corredor siro-palestino apresentavam terá tornado a presença desta arma na região tipologicamente muito

⁷²⁹ SPALINGER, *War in the Ancient Egypt*, p. 123.

⁷³⁰ Jz 4.3 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 346.

⁷³¹ SPALINGER, *War in the Ancient Egypt*, pp. 88-90.

⁷³² Registos oriundos de um arsenal mitânico mencionam cem carros de guerra com estas protecções metálicas. Pensa-se que o carro pesaria cerca de oitenta quilos a mais por ter esta armadura de metal; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 90.

heterogênea e de difícil catalogação, mas de extrema importância para a sobrevivência destes povos. Segundo as narrativas bíblicas, durante, pelo menos, a última metade do segundo milênio a. C., o carro de guerra era visto pelas populações e pelas chefaturas como uma arma essencial na guerra⁷³³:

«[...] Aconteceu que o Senhor estava com Judá, e este apoderou-se da montanha; mas não conseguiu expulsar os habitantes da planície, porque tinham carros de ferro. [...]»

Neste excerto retirado do *Livro dos Juízes*, podemos ver que os carros são referidos como um elemento definidor entre a vitória e a derrota, com Canaã a ser apresentada como vitoriosa devido à posse de carros de guerra. Oriundos da Síria e do Norte da Mesopotâmia e muito provavelmente como resultado da «invasão» hicsa, a introdução e utilização desta arma em Canaã remonta, aproximadamente, ao período cronológico compreendido entre 1750-1550 a. C.⁷³⁴ O exército cananeu deveria ter uma clara supremacia no campo de batalha em relação a outras forças menos evoluídas, como era o caso de Israel; ao tempo de Sísera, seria composto por infantaria pesada, infantaria ligeira, arqueiros, fundibulários e carros de guerra⁷³⁵. Contudo, apesar da aparente maior capacidade militar, Sísera e as suas forças acabariam por ser derrotadas e este morto, como se pode concluir pelo próximo excerto, que regista as lamentações de sua mãe⁷³⁶:

«[...] Assoma à janela a lamentar-se a mãe de Sísera, através das grades: «Porque tarda em vir o seu carro? Porque é tão lenta a marcha dos seus carros de guerra?!» [...]»

Segundo Mark Leuchter, este excerto, retirado do *Livro dos Juízes*, está inserido cronologicamente no final do século XII a. C., num período conturbado, que coincidiu com o cada vez menor poder do Egito no Levante e com a consequente instabilidade política e social por que a região de Canaã passou; este contexto, em última instância, permitiu a Israel aumentar a sua supremacia regional. A narrativa acima apresentada não se refere apenas ao momento complicado que a região atravessava, ela própria é também uma crítica ao uso de esquadrões de carros de guerra em circunstâncias menos favoráveis, pois a derrota cananeia deveu-se, principalmente, à passagem do rio Kichon, que terá dificultado a utilização e a movimentação dos carros em combate⁷³⁷.

⁷³³ Jz 1.19 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 342.

⁷³⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 284.

⁷³⁵ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 77.

⁷³⁶ Jz 5.28 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 349.

⁷³⁷ LEUCHTER, «“Why tarry the wheels of his chariot?” (Judg. 5,28): Canaanite Chariot and Echoes of Egypt in the Song of Deborah», *Biblical Studies on the Web*, 91, pp. 256-259. As problemáticas da utilização do carro de guerra em combate irão ser analisadas posteriormente.

Geograficamente, o Corredor siro-palestino apresenta, de uma forma geral, muitos acidentes geológicos, que culminam numa escassez de zonas planas, características estas que parecem comprovar que os carros hurritas-mitânicos e hititas estavam mais bem preparados para ser aplicados nesta região, especialmente quando comparados com o modelo egípcio. Admitindo esta realidade, então não é fácil de explicar por que razão desenvolveram os Egípcios carros de guerra incapazes de combater no principal teatro de operações do Império Novo⁷³⁸. A aparente vantagem que um carro de tipologia mitânica tinha nestes territórios terá levado Canaã a optar por este modelo? Richard Gabriel diz-nos que sim⁷³⁹, mas, tendo em conta as características heterogéneas patentes na região, é-nos difícil definir uma tipologia concreta para os carros de guerra do Corredor siro-palestino. Apenas pelas características do terreno não é possível assegurar, claramente, que a tecnologia do carro cananeu era de origem hurrita-mitânica, embora seja provável devido ao sincretismo presente na região⁷⁴⁰.

No seguimento da vitória em Merom, Josué faz o que Deus lhe mandara no final do seguinte excerto⁷⁴¹:

«[...] Josué tratou-os conforme o Senhor lhe dissera: cortou os jarretes dos seus cavalos e incendiou os seus carros. [...]»

Por que razão manda a divindade cortar os jarretes dos cavalos e queimar os carros? Este acto de Josué surge anacrónico ao que seria de prever no Médio Oriente, pois ambos os elementos são muito valiosos no contexto em que estão inseridos. Segundo Mordechai Gichon, a imposição feita pela divindade ao chefe israelita é um sinal de atraso tecnológico e de má organização militar por parte dos Israelitas⁷⁴²: assim, estes queimavam os carros e cortavam os jarretes dos cavalos porque simplesmente não sabiam como usá-los na guerra⁷⁴³. É importante referir que a visão deste autor é algo redutora, pois o contexto em que Israel estava inserido era muito estimulante em termos militares, e só o acompanhamento destes incentivos permitiria que um reino sobrevivesse naquele contexto. Mesmo admitindo que os Israelitas não conseguiam dar uso a uma arma tão procurada no mundo pré-clássico do segundo milénio a.

⁷³⁸ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 147.

⁷³⁹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 91.

⁷⁴⁰ REDFORD, «The Wars in Syria and Palestine of Thutmose III», *Culture and History of the Ancient Near East*, 16, p. 192

⁷⁴¹ Js 11.9 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 324.

⁷⁴² FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 147. A destruição dos carros levada a cabo pelos líderes israelitas pode ser explicada pela geografia em que o território de Israel se encontra. Devido aos relevos montanhosos, o uso do carro seria bastante problemático, logo pouco vantajoso para as forças israelitas; cf. YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 284.

⁷⁴³ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 69.

C., porque não vendê-la a outros povos? Criaria uma economia que, certamente, iria ser-lhes muito proveitosa⁷⁴⁴.

Os Filisteus, embora já rivais de Israel desde o tempo de Josué, com o início da monarquia unida tornam-se o principal opositor aos Israelitas⁷⁴⁵:

«[...] Juntaram-se os filisteus para combater Israel, com trinta mil carros, seis mil cavaleiros e uma multidão tão numerosa como as areias da praia do mar. Partiram e acamparam em Micmás, a oriente de Bet-Aven. [...]»

O que mais sobressai neste trecho é o exagero que é dado às forças filisteias. Boyd Seevers pergunta, ainda, como é que os esquadrões de carros, mesmo sendo em pouca quantidade, se movimentavam num terreno tão acidentado como era o de Micmás⁷⁴⁶. Os Filisteus infligiram algumas derrotas aos monarcas israelitas: veja-se o exemplo de Saul, que foi obrigado a recuar depois de ser vencido no monte Guilboa. O seu insucesso deveu-se à presença dos carros de guerra filisteus (Imagem 20), que transportavam soldados com arco e flecha, os quais, muito à imagem do que faziam os egípcios, foram devastando as linhas de infantaria do exército de Israel⁷⁴⁷.

É apenas com a subida ao poder de David que Israel adquire esquadrões de carros de guerra⁷⁴⁸; antes deste reinado, as referências bíblicas somente falam de veículos externos a este reino. Embora esta questão não seja linear, pensa-se que grande parte dos carros era de origem egípcia⁷⁴⁹, muito devido ao que é narrado no *Primeiro Livro dos Reis*, capítulo 10, versículo 28-29.

Com Salomão, Israel passa, definitivamente, a possuir nas suas forças vários esquadrões de carros de guerra,

cerca de mil e quatrocentos veículos, como de resto se pode confirmar no seguinte excerto do *Primeiro Livro dos Reis*⁷⁵⁰:

«[...] Salomão reuniu carros e cavaleiros: tinha mil e quatrocentos carros e doze mil cavaleiros que levou para as cidades onde tinha cavalaria, e para junto de si, em Jerusalém. [...]»



Imagem 20 - Representação de carros de guerra filisteus num confronto com tropas egípcias [retirado de GICHON E HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 107].

⁷⁴⁴ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 69; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 147.

⁷⁴⁵ 1Sm 13.5 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 402.

⁷⁴⁶ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 167.

⁷⁴⁷ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 107.

⁷⁴⁸ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 285.

⁷⁴⁹ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 49-50.

⁷⁵⁰ 1Rs 10.26 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 484; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 147.

Nas forças de Salomão, os esquadrões de carros de guerra são em quantidade bastante considerável para aquela época. Quando os comparamos, por exemplo, com os dois mil e quatrocentos carros que, em média, os hititas empenhavam em batalha⁷⁵¹, verifica-se uma interessante aproximação entre os dois números. Sabendo *a priori* a diferença entre o poder do império hitita e o do pequeno reino de Israel, os números que a Bíblia fornece levantam algumas dúvidas⁷⁵².

Os carros filisteus apresentam muitas semelhanças com os carros egípcios: eram puxados por dois cavalos, possuíam uma aljava para as setas e dardos ou até mesmo lanças; cada roda tinha seis raios, e o eixo ficava na parte de trás da plataforma. A maior diferença para com o carro de guerra egípcio seria a presença de três soldados: um auriga, um soldado combatente e um portador de escudo (tipologicamente redondo)⁷⁵³. A tripulação de três militares faz com que o carro filisteu se afaste do modelo egípcio e se aproxime mais da tipologia hitita. Será que o carro egípcio não tinha capacidade para transportar três soldados? Se fisicamente não for possível, então o carro filisteu, em termos de tamanho da plataforma, aproximar-se-ia mais do modelo hitita, apesar de a Filisteia estar geograficamente mais próxima do Egito. Existirá alguma relação com a zona de origem dos filisteus? É que estes vieram para o Sul do Corredor siro-palestino na vaga dos «Povos do Mar»⁷⁵⁴. Precisamos de respostas que as fontes disponíveis ainda não fornecem.

O carro que surge em Israel depois da subida ao poder de David é, pelas razões já mencionadas, de tipologia egípcia, descrições iconográficas de carros de guerra neste contexto são quase nulas, havendo apenas uma imagem tardia de um carro israelita, datável aproximadamente de 700 a. C., que, segundo Boyd Seevers, seria um exemplar não utilizado para a guerra, pois apresenta características de carros cerimoniais assírios. É o caso das largas rodas com oito raios, a aljava na frente do veículo em posição vertical e a retaguarda do carro mais elevada que a frente⁷⁵⁵. No que diz respeito ao armamento usado nos carros de guerra israelitas, veja-se o seguinte excerto⁷⁵⁶:

«[...] Eliseu fora atingido pela doença que o deveria vitimar. Joás, rei de Israel, foi visitá-lo. Inclinando-se a chorar sobre o rosto do profeta, disse-lhe: «Meu pai! Meu pai! Carro e condutor de Israel!» Eliseu disse-lhe: «Traz-me um arco e flechas.» Joás levou-lhe um arco e flechas, e Eliseu disse ao rei de Israel: «Põe a tua mão no arco.» [...]

⁷⁵¹ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 134.

⁷⁵² FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 147.

⁷⁵³ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 166-167; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 148.

⁷⁵⁴ DIAS, «Povos do Mar», *DAE*, p. 708.

⁷⁵⁵ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 51.

⁷⁵⁶ 2Re 13.14 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 524.

A referência ao uso quase simbólico do arco por alguém que é referido como «Carro e condutor de Israel», poderá reflectir uma tradição do uso do arco e flecha nos carros de guerra israelitas – ideia que é reforçada pela provável origem deste carro nas Duas Terras.

Tendo como base os relatos, tanto locais como externos (Egipto), observamos que o carro de guerra foi uma arma muito presente nas sociedades do Corredor siro-palestino, desde a região mais a sul como era Canaã até ao Norte da Síria. Naturalmente com claras diferenças entre si, não só pela dimensão geográfica, mas também pela falta de unidade política que esta região sempre patenteou: enquanto o Sul (Cananeus, Israelitas e Filisteus) apresentava um carro muito mais aproximado do egípcio, no Norte (Síria), aonde o carro de guerra terá chegado durante a segunda metade do século XVII a. C.⁷⁵⁷, devido às influências oriundas do Hatti, do Mitanni e da Assíria⁷⁵⁸, notamos a presença e utilização de um veículo mais robusto e pesado.

Segundo William Hamblin, esta realidade está patente no número de raios existentes em veículos desta zona, tendo como base a representação de um carro de duas rodas com seis raios, num selo cilíndrico datável entre os séculos XIX e XVII a. C.⁷⁵⁹ Na imagem fornecida e datável

dos séculos XVIII e XVII a. C., verifica-se que o veículo oriundo da Síria (Imagem 21) representado em combate mostra duas rodas com um elevado número de raios, cerca de nove, quantificação aparentemente anormal, provavelmente explicada pela fraca qualidade que a iconografia em questão apresenta. Admitindo que este carro tinha um número aproximado de nove raios, então é plausível deduzir que seriam oito ou dez, particularidade que o aproxima bastante do carro assírio⁷⁶⁰. A pouca habilidade do



Imagem 21 - Guerreiro sírio com arco e flecha sobre um carro de guerra num selo cilíndrico oriundo da Síria [retirado de HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133].

artista não permite referir com certezas como seria composta a «caixa» do carro, ainda que pareça haver algum tipo de protecções laterais, uma característica frequente nos carros das regiões mais a norte do Médio Oriente. O carro era traccionado por dois equídeos e, embora surja apenas um militar, é natural que lá estivesse outro efectivo, completando assim a tripulação do carro (um auriga e um combatente que utilizaria um arco, sendo que a aljava com

⁷⁵⁷ MOOREY, «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.», *WA*, 18, 2, p. 205.

⁷⁵⁸ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 42.

⁷⁵⁹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 148.

⁷⁶⁰ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 65.

as flechas ficava nas suas costas)⁷⁶¹. Haveria aljavas no próprio carro? A imagem não parece demonstrar a sua presença, mas existe essa possibilidade, como de resto se observa no carro de guerra egípcio.

Em Ugarit, as escavações arqueológicas provaram uma forte relação entre esta cidade e os carros de guerra⁷⁶², e também com os próprios animais que os traccionavam, como os seis fragmentos de jugos encontrados na «Casa de Urtenu»⁷⁶³ o comprovam. Igualmente nesta urbe há vestígios da presença de *mariannus*, uma classe aristocrática muito ligada ao reino do Mitanni e às cidades do Norte da Síria e que combatiam, normalmente, sobre carros de guerra (Imagem 22). A importância do cavalo em Ugarit é demonstrada pela presença deste equídeo em dois mitos, assim como em quatro textos focados no tratamento e na medicina relacionada com este animal. Do mesmo modo, o comércio relacionado com o cavalo deveria ser amplo e proveitoso, feito entre as várias regiões do Médio Oriente e no Egipto. Sabemos que, segundo Marian Feldman e Caroline Sauvage, o preço de cada animal seria entre setenta e duzentos *shekels* de prata⁷⁶⁴, valor bastante semelhante ao que é mencionado na Bíblia. Apesar de os carros oriundos da Síria sugerirem (sobretudo devido ao número de raios) uma maior aproximação às regiões a norte desta, existem vestígios de veículos (c. 1850-1650 a. C.) com rodas com quatro raios⁷⁶⁵. Esta realidade, mais uma vez, comprova a forte componente heterogénea que os carros do Corredor siro-palestino apresentavam.



Imagem 22 - Selo sírio da primeira metade do segundo milénio a. C. [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Kampfwagen B. Archologisch», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 29].

Já durante o primeiro milénio a. C. (aproximadamente entre os séculos VIII e IV a. C.), surge uma pequena figura levantina em bronze de um carro com cerca de seis centímetros de

⁷⁶¹ Esta realidade terá continuado nos séculos posteriores com uma referência do século XIV a. C., onde é dito que o rei de Qatna, Adadnirari, tinha sob o seu comando um grupo de soldados combatentes dos carros de guerra com arco e flecha; cf. PFÄLZNER, «Archaeological Investigations in the Royal Palace of Qatna», *SASQ*, 1, pp. 34-35; MOOREY, «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.», *WA*, 18, 2, p. 206.

⁷⁶² Nos registos oriundos de Ugarit observamos uma forte presença de termos hurritas nas descrições dos carros de guerra; cf. VITA, «Le Char de Guerre en Syrie et Palestine au Bronze Récent», *Les Armées du Proche-Orient Ancien III-I Mill. AV. J.-C.*, p. 59; CALDER I ARTIS, «El carro de guerra em Ugarit em el segundo milénio a. C.», *Anuario de Filología*, 3, p. 188; CASSIN, «À propos du char de guerre em Mésopotamie», *Problèmes de la guerre em Grèce ancienne*, p. 300.

⁷⁶³ A «Casa de Urtenu» terá sido um importante centro económico e administrativo da cidade de Ugarit; cf. FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 73.

⁷⁶⁴ Idem, pp. 73-76.

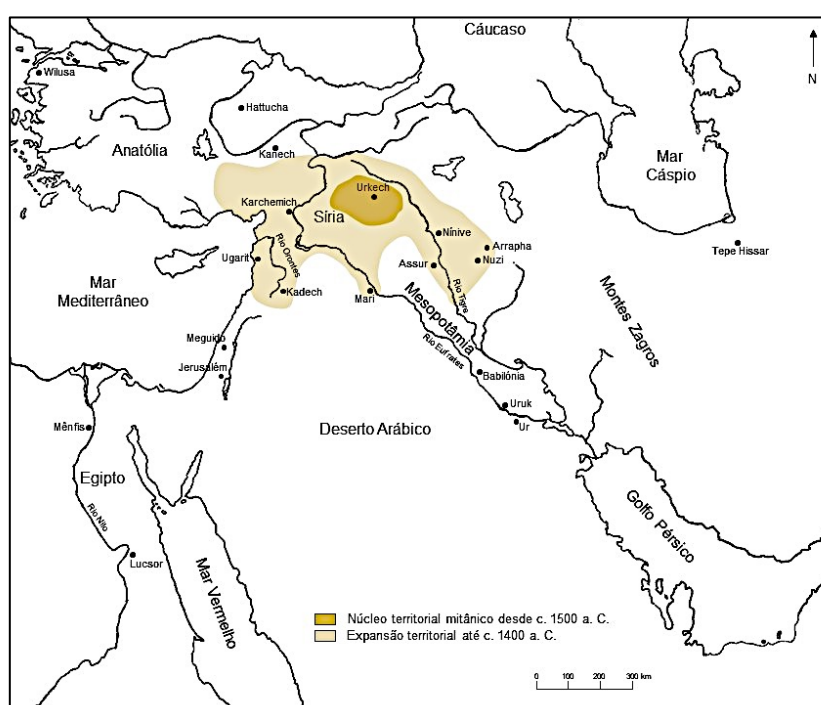
⁷⁶⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 148-149.

comprimento, dez centímetros de largura e seis centímetros de altura. Em termos tipológicos, apresenta uma plataforma rectangular com duas rodas com seis raios, e observa-se a ausência de um eixo central para as rodas⁷⁶⁶, logo é impossível afirmar se este poderia estar no centro ou na retaguarda. Na vanguarda da figura, verifica-se a presença de duas barras que partem da direita e da esquerda do veículo, sugerindo assim que este carro teria esta tipologia já atestada no primeiro milénio a. C., oriundo de Chipre e da Fenícia⁷⁶⁷.

2. CARROS DE GUERRA PESADOS

2.1. O carro de guerra no Hatti e no Mitanni

O reino do Mitanni surge no Alto Eufrates⁷⁶⁸ na fase de transição do século XVII a. C. para o século XVI a. C. (Mapa 8)⁷⁶⁹ em resultado da «unificação» de várias populações hurritas (de afinidade étnico-linguística) e algumas comunidades indo-europeias⁷⁷⁰. Assenta a sua capital em Uasukanie⁷⁷¹, de onde, por sua vez, irá tornar-se uma forte potência regional⁷⁷², expandindo-se



Mapa 8 - Mapa político do Mitanni entre c. 1500 a 1400 a. C.

⁷⁶⁶ COLLON e CROUWEL e LITTAUER, «A Bronze Age Chariot Group from the Levant in Paris», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 174-177. Idem, pp. 184-185.

⁷⁶⁷ Idem, p. 181.

⁷⁶⁸ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 189.

⁷⁶⁹ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 22; PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 51.

⁷⁷⁰ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 72; WILHELM, *The Hurrians*, p. 19. A presença desta cultura em território outrora hurrita deve-se essencialmente a factores linguísticos: veja-se desde logo a onomástica das divindades locais, muitas delas de origem indo-europeia. Estes nomes são depois transpostos para a nomenclatura real (reis e príncipes), bem como de altos cargos. Tchratta, por exemplo, significa «ele o dos terríveis carros de guerra», ou Biridachva, «dono de grandes cavalos»; cf. PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 51.

⁷⁷¹ ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 189.

⁷⁷² DIAS, «Mitânios», *DAE*, p. 570.

para grande parte dos restantes territórios do Norte da Mesopotâmia, da Anatólia e do Norte da Síria. Para alguns autores, os carros de guerra terão sido um dos principais factores que terão permitido esta expansão territorial⁷⁷³.

De acordo com Peter Moorey, os Mitânios tinham honra na sua capacidade de empregar o carro de guerra em combate, bem como na forma como tratavam e treinavam os seus animais de tiro⁷⁷⁴. A presença de carros de guerra no contexto geográfico e político do reino do Mitanni está patente em várias fontes externas, sendo de frisar as egípcias, as hititas, ou algumas oriundas de regiões controladas pelo Mitanni, como são exemplo os «Arquivos de Nuzi», nos limites cronológicos de 1500 a 1350 a. C., momento em que o pequeno reino de Arrapha esteve sob o controlo dos monarcas mitânicos⁷⁷⁵. Contudo, e no que diz respeito aos dados iconográficos e arqueológicos, as informações são parcas e em muitos dos casos bastante ambíguas, realidade provocada pela própria pluriculturalidade que o reino do Mitanni patenteava. Veja-se, a título de exemplo, que as poucas representações presentes em Alalakh eram bastante díspares das observadas em Nuzi⁷⁷⁶.

«[...] carro(s) de guerra sob o comando de Uahritae; quatro [...] idênticos sob o comando de Charteup; quatro [...] idênticos sob o comando de Haipcharri. Eles não estão a voltar. Cinco idênticos sob o comando de Chekartilla; dez idênticos sob o comando de Keltechup; nove idênticos sob o comando de Tarmiptachenni.
Total: cinquenta e oito carros de guerra na [ala] esquerda.
Seis [...] idênticos sob o comando de Ennamucha; quatro [...] idênticos sob o comando de Tarmiya; seis [...] idênticos sob o comando de Kaitilla; 5 [...] idênticos sob o comando de Nihritechup; quatro [...] idênticos sob o comando de Tupkitilla; sete [...] idênticos sob o comando de Hutanniapu.
Total: vinte seis carros de guerra na [ala] direita.
Urhitilla, Tarmitilla, ..., Alkitechup; ... aqueles que não estão a voltar.
[...]»

Este excerto⁷⁷⁷, retirado precisamente dos «Arquivos de Nuzi», demonstra a presença e, em certa medida, a utilização de esquadrões de carros de guerra em territórios que pertenciam ao Mitanni. A quantificação que é feita diz-nos que havia vinte e seis veículos na ala direita, o que implica, à partida, que havia um número idêntico, ou pelo menos bastante aproximado, na ala esquerda. Assim, o exército aqui em questão teria um total de cinquenta e dois carros de guerra, uma quantidade de veículos pouco elevada, e que pode ser explicada pela dimensão do

⁷⁷³ WILHELM, *The Hurrians*, p. 19.

⁷⁷⁴ MOOREY, «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.», *WA*, 18, 2, p. 212. Associado a esta realidade, observa-se a emergência de uma classe militar de estatuto elevado, os *marianu*.

⁷⁷⁵ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 4.

⁷⁷⁶ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 166.

⁷⁷⁷ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 38 [trad. nossa].

conflito, bem como por estarem inseridos num contingente de menores dimensões, como seria o caso das forças de Arrapha⁷⁷⁸.

Igualmente, se tivermos em conta o próprio custo de produção e de manutenção que um carro de guerra teria, um contingente de cinquenta e dois carros para Arrapha parece plausível, mesmo admitindo uma quantificação ligeiramente superior. Para Gernot Wilhelm, esta despesa associada ao custo dos próprios equídeos fez com que fosse criado nesta mesma região um grupo aristocrata chamado *rākib narkabti* («condutores de carros» ou «aurigas»), que seriam o equivalente aos *mariannu* no Mitanni e no Norte da Síria (Imagem 23)⁷⁷⁹. Ainda relativamente ao excerto anterior, há que referir que este não esclarece se os carros presentes na ala esquerda são os que estavam antes de a batalha começar ou se aqui está a ser tratado o momento do pós-batalha. A irregularidade que se verifica entre os vários comandantes e os números de veículos que lhes estavam associados e presentes no conflito parece sugerir que esta descrição possa ter acontecido depois da batalha, possibilidade reforçada pela expressão «[...] aqueles que não estão a voltar. [...]».

Apesar de o conhecimento científico relativo ao carro mitânico ser ainda bastante incipiente, para investigadores como Richard Gabriel e Henry Saggs os Mitânios foram os primeiros a explorar com eficácia a união do cavalo com o carro de guerra⁷⁸⁰. Mas ao analisar esta teoria, notamos desde logo alguns problemas causados por contextos historiográficos anteriores à

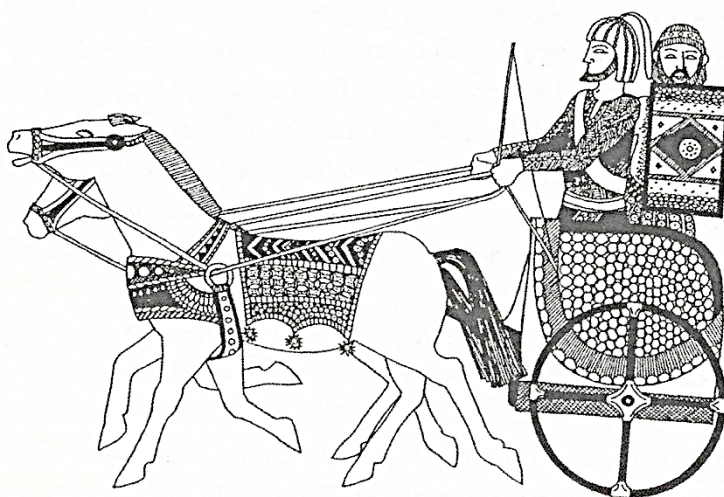


Imagem 23 - Carro de guerra sírio-cananaico tripulado por guerreiros *mariannu* do reinado de Tutmés IV [retirado de ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, III, p. 98].

formação do reino do Mitanni: parece difícil de explicar, e de atribuir aos Mitânios o desenvolvimento do «verdadeiro» carro de guerra, sobretudo se observarmos que na Babilónia, já desde o reinado de Hammurabi, existem sinais da utilização de carros de guerra (com rodas

⁷⁷⁸ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 37.

⁷⁷⁹ WILHELM, *The Hurrians*, p. 19.

⁷⁸⁰ Diz-nos Richard Gabriel: «Second, the Mitanni may have been the first to truly exploit the possibility of the horse as an instrument of war, most particularly by using the horse with the spoked wheel-chariot as a primary combat vehicle»; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 86-87.

raiadadas e com cavalos) em combate⁷⁸¹, ou a introdução do carro no Egipto feita pelos Hicsos numa cronologia anterior à criação do reino do Mitanni. E embora geograficamente Richard Gabriel pareça estar correcto, como já foi analisado no início deste subcapítulo, o desenvolvimento do carro de guerra nos moldes presentes durante grande parte do segundo e primeiro milénios a. C. terá sido feito no Norte da Mesopotâmia, mas não concretizado pelas populações mitânicas, antes sim pelos seus antecessores, os povos hurritas⁷⁸². Apesar de ser discutível a invenção do carro no Mitanni, é indiscutível que este reino logrou possuir uma relevante força de carros de guerra⁷⁸³, bem como uma forte ligação ao treino e tratamento de cavalos⁷⁸⁴, como, de resto, o «Texto de Kikkuli» comprova⁷⁸⁵.

Como seria o carro de guerra mitânico? É plausível admitir que esta arma seria bastante aproximada daquela que foi utilizada em contextos hurritas, sendo em termos de dimensões um veículo intermédio, maior e mais pesado que o egípcio e mais ligeiro e pequeno que o hitita. Sabemos ainda que a estrutura seria feita de madeiras leves (como de resto todos os carros do segundo milénio a. C.) e que para o revestir e envolver a «caixa» do carro seriam necessárias doze peles de cabra e onze peles de ovelha para forrar o chão do veículo. Selos que representam o carro mitânico mostram que este teria entre quatro a oito raios por roda e que estas seriam untadas com óleos para reduzir a fricção. Dado o contexto político e geográfico em que o Mitanni estava inserido, o carro seria o resultado da relação entre uma boa capacidade de resistência ao terreno e uma boa adaptabilidade táctica aos veículos das forças inimigas, sendo aqui de realçar o Hatti e o Egipto. No Mitanni observa-se uma outra tipologia de carros, onde estes surgem revestidos com placas de metal, as chamadas *sariam*⁷⁸⁶.

Seriam estes veículos eficazes em combate? Devido à falta de mais dados relativos ao peso que um carro desta tipologia teria⁷⁸⁷, assim como se este factor poderia ou não ser impeditivo de uma boa utilização em batalha, não é possível dar uma resposta concreta à

⁷⁸¹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

⁷⁸² Há que referir que a teoria relativa ao desenvolvimento do carro de guerra nos territórios hurritas ainda está em aberto. Tanto Peter Moorey como Fernando Quesada Sanz defendem uma origem pluricultural centrada na troca de conhecimento e de tecnologias; cf. QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 30.

⁷⁸³ WILHELM, *The Hurrians*, p. 19.

⁷⁸⁴ Em Nuzi um cavalo custava sete vezes mais que um boi e dez vezes mais que um asno; cf. NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, pp. 65-71.

⁷⁸⁵ Idem, p. 65; QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 28. Para mais informações sobre o «Texto de Kikkuli», veja-se RAULWING, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariot Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», in *NEA*, pp. 1-21.

⁷⁸⁶ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 90; QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 26.

⁷⁸⁷ Relembremos que, segundo Richard Gabriel, um carro com este tipo de protecções podia pesar mais de oitenta quilos; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 90.

questão. Em que posição estaria o eixo das rodas? Mais uma vez, a falta de informações não permite dar uma resposta clara, pois já para o caso do carro hurrita não foi possível responder à mesma questão. Admitindo a utilização desta tipologia de veículos, o peso que o carro teria pode sugerir que o eixo das rodas ficasse numa posição mais central, tal como os veículos hititas. Segundo Fernando Quesada Sanz, cada carro mitânico teria aljavas para conter cerca de trinta e sete flechas⁷⁸⁸, arcos compósitos, espadas, um escudo e, provavelmente, dardos⁷⁸⁹; esta panóplia sugere uma utilização do carro como plataforma de tiro à distância, e cada veículo seria tripulado por dois militares, um auriga e um combatente. Esta realidade está expressa no seguinte excerto retirado dos «Arquivos de Nuzi»⁷⁹⁰:

«[...] arcos, (que estavam) com Hachipapu, foram perdidos.
Cinco aljavas (com) trinta flechas colocadas em cada (aljava); cinco roupas-*purāku*; um bastão, decorado com prata; um lavatório; um jugo (com) rédeas. Este foi o equipamento que Hachipapu levou no ano passado.
Três conjuntos de armadura corporal em bronze; um fato de armadura para o peito que pesava uma mina de bronze; um fato de armadura corporal em couro para os braços [...]; cinco elmos de [bronze]; três punhais [...] que estão presentes.
[...] flechas, Akapurhe disparou seis flechas contra o inimigo.»

Também em fontes egípcias, principalmente dos reinados de Tutmés I e Tutmés III, verificam-se menções a carros mitânicos: nesta última, é descrito um tributo oferecido por Naharin (nome egípcio para o Mitanni), onde estava incluído um determinado número de carros de guerra (a danificação do artefacto não permite saber quantos seriam) e cerca de duzentos e sessenta cavalos⁷⁹¹. Admitindo que estes equídeos foram juntos aos respectivos veículos e que cada carro mitânico tinha dois cavalos, então é provável que o número de carros dado ao Egito como tributo fosse de cerca de cento e trinta veículos. A fonte não é esclarecedora sobre quais seriam as características destes carros, mas segundo Seth Richardson era usual (como de resto já se tinha observado) a presença em tributos de carros de madeira com motivos de ouro ou de prata, entre outros materiais valiosos⁷⁹². Admitindo que eram realmente cento e trinta carros, este seria, à partida, um número demasiado elevado para conter apenas carros com estas características, algo que leva a crer que haveria outras tipologias.

⁷⁸⁸ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 35.

⁷⁸⁹ *Ibidem*. Martin Dougherty defende que os carros mitânicos eram utilizados como arma de choque; cf. DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 30.

⁷⁹⁰ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 37 [trad. nossa]. No excerto apresentado verifica-se a referência a armaduras corporais e a alguns componentes de atrelagem.

⁷⁹¹ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 203.

⁷⁹² RICHARDSON, «Mesopotamia and the “New” Military History», *Recent Directions in the Military History of the Ancient World*, p. 24. Aquando do casamento entre Amen-hotep III e a princesa mitânica, Taduhepa, sabe-se que nos tesouros que terão ido com ela para as Duas Terras estava um carro revestido a ouro e uma parelha de cavalos; cf. BRYCE, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, p. 90.

«[...] De novo eu servi para o rei Aakheperkere, triunfante; eu capturei para ele na terra de Naharina 21 mãos, um cavalo, e um carro de guerra. [...]»

Neste trecho retirado da «Biografia de Ahmés-Pennekhet»⁷⁹³, do reinado de Tutmés I, e ao contrário do modelo observado no exemplo de Tutmés III, aqui o carro de guerra mitânico foi adquirido pela via de um conflito militar, onde terão caído pelo menos vinte e um soldados oriundos de Naharina. Certamente que neste caso concreto apenas terá havido uma escaramuça, pois o número de mãos cortadas aos inimigos mortos é reduzido e o espólio trazido para as Duas Terras também.

No Mitanni, observa-se que tanto os soldados como os cavalos possuíam armamento defensivo pesado, baseado no bronze aplicado em placas unidas, que pesariam cerca de dezasseis quilogramas, e também um elmo de bronze que pesaria, aproximadamente, cinco quilogramas. Já no caso dos equídeos, a protecção corporal era chamada *paraššannu* e seria feita de tecidos que envolveriam o equídeo desde os ombros ao lombo; era frequente esta protecção ser sobreposta por couro, bronze ou cobre e em média pesaria cerca de quarenta e cinco quilogramas⁷⁹⁴. No excerto seguinte⁷⁹⁵, verifica-se a presença de uma vasta panóplia de armamento, que foi perdida aquando da batalha de Zizza, sendo aqui as perdas referentes aos esquadrões de carros que estavam posicionados na ala esquerda do exército – algo que, presumivelmente, implica que as perdas da ala direita também existissem, embora, naturalmente, sejam desconhecidas.

«[...]»

Tabela de equipamentos que não voltaram.

Dez conjuntos de armadura corporal para homem (e) cinco fatos (pares) de armadura corporal para cavalo, (tudo do arsenal sob o comando de) Arupachah.

Dez (?) conjuntos de armadura corporal para homem (e) [...] fatos de armadura corporal para cavalo, (tudo) do arsenal de Wahritae.

Sete conjuntos de armadura corporal para homem, dois fatos de [armadura corporal] para cavalo, (e) uma unidade de *paraššannu* (tudo) do arsenal de Kawinni.

Oito conjuntos de armadura corporal para homem (e) três fatos de [armadura corporal] para cavalo, (tudo) do arsenal de Akipchenni.

Cinco conjuntos de armadura corporal para homem, uma [... armadura corporal para cavalo], (e) dois fatos de *paraššannu*, (tudo) do arsenal de Tura[rtechup].

Catorze conjuntos de armadura corporal [para homem], dois fatos de armadura corporal [para cavalo], (e) um fato de *paraššannu* [tudo do arsenal...].

Sete conjuntos de armadura corporal [para homem], três fatos [de armadura corporal para cavalo], (e) dois fatos de *paraššannu* [tudo do arsenal...].

Cinco conjuntos de armadura corporal [para homem], uma unidade de armadura corporal para cavalo, (e) dois fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Iriritilla.

⁷⁹³ BREASTED, ARE. *Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 35 [trad. nossa].

⁷⁹⁴ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 90. Segundo Duncan Noble, este tipo de armamento corporal também estava presente nos contingentes de carros de guerra hurritas; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 37-39.

⁷⁹⁵ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 63-64 [trad. nossa].

Seis conjuntos de armadura corporal [para homem], [...] fatos de armadura corporal [para cavalo], (e) [...] fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Nan[te]chup.
 Oito conjuntos de armadura corporal [para homem], quatro fatos de armadura corporal [para cavalo], (e) uma unidade de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Tulipapu.
 Oito conjuntos de armadura corporal [para homem], quatro fatos [de armadura corporal para cavalo], (e) dois fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Tarmip[tachenni].
 Cinco conjuntos de armadura corporal [para homem], (e) uma unidade de *paraššannu*, [tudo do arsenal...].
 Quatro conjuntos de armadura corporal para homem (e) uma unidade de armadura corporal para cavalo, [tudo do arsenal...].
 Oito conjuntos de armadura corporal para homem, dois fatos de armadura corporal para cavalo, (e) dois fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Kel[techup].
 Cinco conjuntos de armadura corporal para homem, [...] fatos de armadura corporal para cavalo, (e) [...] fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Akip[tachenni].
 [...] conjuntos de armadura corporal [para homem] (e) [...] de armadura corporal para cavalo, (e) [...] fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Tarmitilla.
 Oito conjuntos de armadura corporal [para homem] (e) três fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Urhitilla.
 Cinco conjuntos de armadura corporal para homem, uma unidade de [armadura corporal] para cavalo, (e) dois fatos de *paraššannu*, [tudo] do arsenal de Kurmichenni.
 [Total: Cento] e vinte e oito conjuntos de armaduras corporais de couro para [homem], [...] fatos de armadura corporal de couro [para o cavalo], (e) [...] fatos de *paraššannu* [...] da [ala] esquerda que não voltou da cidade de Zizza.
 [...]»

Ainda nos «Arquivos de Nuzi», observamos a referência ao termo acádico *ilku*, o qual segundo Maynard Maidman estava relacionado com algum tipo de taxa, tendo ainda o significado de «prestação de serviço»⁷⁹⁶. Vejam-se os seguintes excertos⁷⁹⁷:

«[...]
 Diz a Churtechup: «Então Cherchiya: Kurpazah está presente na cidade do seu *ilku*, enquanto o seu irmão está presente junto dos carros de guerra, e eles estão em segurança. [...]»

«[...]
 [PN? Filho de?] PN?; [PN? Filho de?]...uttu; [PN filho de]...riya; [PN filho de Ar?]zizza; ...be? filho de Tauka; [PN] filho de Akaptukke; [PN] filho de [Hutti/Ari]purache; ...ma(?) filho de Nan(?)te(?)chup; ...-ta?ak filho de ...tiya; ...-a do *dimtu*(?) do Akku...; ...ya da cidade (?) de Apa.
 Estes [...] aurigas, que (?) [...] nas tabuinhas, chamam e não empunham o *ilku* das suas cidade(s?).
 [...]»

Em ambos os excertos⁷⁹⁸, parece haver uma relação entre os carros de guerra e a presença do *ilku*; assim, estaria este factor relacionado com algum elemento económico? Uma taxa alfandegária? Uma licença? Um serviço? No segundo excerto, é referido que os aurigas (onze militares⁷⁹⁹) não «empunhavam» o *ilku* das suas cidades, sugerindo que este termo pudesse ser algum tipo de taxa relacionada com a posse de veículos com fins bélicos. Outra

⁷⁹⁶ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 163-169; e LAFONT, «*Ilku*», *DCM*, pp. 407-408.

⁷⁹⁷ Idem, p. 170 [trad. nossa]; Idem, pp. 174-175 [trad. nossa].

⁷⁹⁸ Infelizmente, o segundo está bastante fragmentado.

⁷⁹⁹ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 174.

possibilidade prende-se com a obrigatoriedade que os militares teriam de fazer um juramento ao seu soberano⁸⁰⁰, e apesar de no contexto mitânico esta realidade estar muito relacionada com os *mariannu*, não se sabe ao certo se seriam aurigas ou soldados combatentes, embora as suas provas apontem mais para a segunda possibilidade; provavelmente, a referência a aurigas no excerto é feita por associação a esta faixa social, pois o auriga deveria estar ao serviço do *mariannu*. Por fim, o *ilku* poderia também estar relacionado com algum tipo de treino ou com as possessões de terras doadas como retribuição⁸⁰¹, sendo que esta última hipótese estaria interligada ao que foi referido anteriormente.

O carro hitita é, na sua base, igual a um carro egípcio, assírio, babilónio, hurrita, mitânico ou do Corredor siro-palestino. Este útil veículo enquadrrou-se num contexto de constantes conflitos, realidade que o tornou mais ou menos capaz no acto de fazer a guerra, tendo em conta também, naturalmente, qual o inimigo que estava a enfrentar. Como já foi referido, é durante os primeiros séculos do segundo milénio a. C. que surge o «verdadeiro» carro de guerra, sendo esta expressão utilizada para o distinguir do «carro» sumério. O carro que surge agora com novas características acaba por se diferenciar por ser mais leve e rápido, factores possibilitados pela introdução de um conjunto de várias inovações⁸⁰². Qual o lugar do carro hitita no contexto geral desta arma? O carro de guerra hitita, apesar de ser leve, devido ao contexto internacional, e acima de tudo devido a outros tipos de carros que existiram no Médio Oriente e no Egipto, deve ser catalogado como um veículo pesado, sendo inclusive, a par do carro mitânico, uma das primeiras tipologias que conhecemos com características que podem sugerir-nos tal certeza⁸⁰³. Por exemplo, é com os carros hititas que observamos, pela primeira vez, a presença de mais que dois efectivos a combater sobre um veículo em movimento, realidade que depois irá ser mantida e ampliada pelo Império Neo-Assírio⁸⁰⁴.

O carro de guerra terá sido introduzido no mundo hitita durante os inícios do século XVI a. C. pela via dos Hurritas, e os esquadrões de carros acabariam por constituir a força de elite do exército⁸⁰⁵:

«[...]

Se o rei pergunta por um carro de guerra, o guarda traz o assento e coloca-o. Então o rei sobe para o carro de guerra. E o guarda que tem [a função] de fechar segura no bastão e agarra no cavalo da direita com [a sua] mão direita pelo arreio,

⁸⁰⁰ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 88.

⁸⁰¹ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 164.

⁸⁰² Ver subcapítulo 1.1, pp. 37-52.

⁸⁰³ DREWS, *The Coming of the Greeks*, p. 39.

⁸⁰⁴ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 394.

⁸⁰⁵ BRYCE, *Life and Society in the Hittite World*, p. 111; GÜTERBOCK e VAN DEN HOUT, «The Hittite Instruction for the Royal Bodyguard», *AS*, 24, p. 29 [trad. nossa].

mas com a [mão] esquerda ele segura o *kābur* enquanto segura no bastão.
Eles mantêm o carro de guerra balanceado [para que] não tombe.
[...]

Os esquadrões de carros como força de elite tinham fundamento não apenas pela preponderância desta arma na guerra, mas também devido a quem lhes estava associado. Como se pode observar no trecho apresentado, o carro de guerra estava muito associado ao monarca e à sua família real, bem como, provavelmente, a outras famílias poderosas do Hatti. Seria muito destes esquadrões que o sucesso num conflito bélico dependeria⁸⁰⁶,



Imagem 24 - Representação de um carro de guerra hitita num baixo-relevo de Zinjirli [retirado de <https://www.hittitemonuments.com/zincirli/>].

realidade explicada pela provável pouca capacidade demográfica que os Hititas tinham na sua terra de origem, algo que obrigava a que estes apostassem numa arma como o carro de guerra, que, sempre em menor número, não exigia tantos militares: exemplo evidente é a lista de contingentes que lutaram na batalha de Kadech, pois dos trinta e sete mil infantes presentes no lado hitita apenas cinco mil eram efectivamente do Hatti⁸⁰⁷, factor que sugere uma clara falta de poder para recrutar contingentes numerosos, circunstância que terá dado força a uma arma que valia mais pela sua qualidade e eficácia e não tanto pelos números. Isto não implica, necessariamente, que os números não interessassem, pelo contrário, e o mesmo se aplica à infantaria. Noutra dimensão de observação e de aplicação, no seguinte excerto observa-se a presença do carro num contexto de transporte civil⁸⁰⁸:

«[...] Mas se eu te escrever, Alaksandu: «Toma conta de infantaria e de carros de guerra. Envia-os em [meu] auxílio imediatamente,» então [envia]-os para mim imediatamente. Mas se [eu escrever] para ti, Alaksandu, apenas: «Conduz para aqui sozinho», então conduz para aqui sozinho. [...]

A tua administração do exército e dos carros de guerra deve ser estabelecida da seguinte forma: se eu, minha majestade, for numa campanha daquela terra – tanto a partir da cidade de Karkisa, da cidade de Masa, da cidade de Lukka, ou da cidade de Warsiyalla, então tu também deves ir em campanha juntamente comigo, com infantaria e carros de guerra. Ou se eu enviar algum nobre em campanha a partir dessa terra, então tu também deves ir com ele em campanha. [...]

⁸⁰⁶ BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 31.

⁸⁰⁷ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63; GNIRS, «Ancient Egypt», *War and Society in the Ancient and Medieval Worlds*, p. 88.

⁸⁰⁸ BECKMAN, *HDT*, p. 89 [trad. nossa].

Este excerto, para além de demonstrar uma forte componente de relação entre o soberano e o seu súbdito, refere-se também à utilização do carro como meio de transporte; a importância dos veículos em exercícios de cariz paramilitar, como era o caso da transmissão de informações entre cidade e exércitos, era evidente.

Durante o reinado de Hattusili I (c. 1650-1620 a. C.⁸⁰⁹), sabe-se que os carros hititas apenas albergavam dois militares, um auriga e um soldado combatente que utilizava um arco e flecha (Imagem 24)⁸¹⁰. A estrutura do veículo aparenta ser robusta, com um eixo no centro da plataforma e com rodas de seis raios; observa-se também a presença de quatro aljavas, embora na iconografia apenas sejam representadas duas, essencialmente devido à representação em perfil utilizada pelo artista. Na panóplia de armamento ofensivo, para além do arco e flecha, existe também uma lança/dardo na retaguarda do veículo, assim como o auriga segura na mão direita um chicote. O sistema de atrelagem dos dois animais de tiro (cavalos) consiste em arreios, rédeas e também num jugo, que deveria unir-se ao eixo das rodas. Por fim, no que diz respeito ao armamento defensivo, apenas o combatente aparenta utilizar um elmo, não sendo possível dizer com certeza que outro tipo de protecções corporais estes militares usavam. Os cavalos utilizariam também algum tipo de couraça, como se pode observar no seguinte excerto retirado do «Segundo tratado entre Suppiluliuma I do Hatti e Chattiwaza do Mitanni»⁸¹¹:

«[...] E quando eu, príncipe Chattiwaza, cheguei junto do Grande Rei, eu tinha apenas três carros de guerra, dois hurritas, outros dois funcionários, que saíram comigo (!), e apenas um conjunto de roupas – que eu estava a vestir – e nada mais. E o Grande Rei ficou com pena de mim e deu-me carros de guerra guarnecidos com ouro, cavalos dos carros de guerra com armaduras, [...]. Piyassili, [o seu filho], e o rei confiou Piyassili a mim, os seus carros de guerra, [e] as suas tropas. [...]»

A principal fonte onde estão representados carros de guerra hititas são os vários murais egípcios (Karnak, Lucsor, Abu Simbel, Abido e Ramesseum⁸¹²), que relatam a batalha de Kadech (Imagem 25)⁸¹³, travada em c. 1275 a. C. Por esta iconografia ter sido realizada pelo inimigo do Hatti, ela deve ser analisada com precaução, pois a probabilidade de haver algum tipo de erro, intencional ou não, no que concerne aos carros hititas, é considerável: é usual e generalizado em iconografia de cariz político e propagandístico, campo onde estes murais se

⁸⁰⁹ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. XV.

⁸¹⁰ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 140; BRYCE, *Life and Society in the Hittite World*, p. 111; e BURNEY, «Chariots and Chariotry», *HDH*, p. 65; veja-se também BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 32; e COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 69; veja-se igualmente NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 94.

⁸¹¹ BECKMAN, *HDT*, p. 50 [trad. nossa].

⁸¹² ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 55; FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 19.

⁸¹³ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 94.

inserem, o inimigo ser representado de uma forma inferiorizada, em completa desorganização e com armamento defensivo e ofensivo de menor qualidade e eficácia.

Talvez o exemplo mais evidente seja a ausência de arcos por parte dos hititas representados nos murais egípcios, mesmo havendo indícios da presença de aljavas – esta era a arma mais eficaz que podia ser utilizada num carro de guerra e era também a arma empregada pelos egípcios. Logo, se estes representassem os hititas com o mesmo armamento, estavam a colocar o inimigo da *maet* ao mesmo nível do Egito⁸¹⁴. Esta profunda diferença que os murais egípcios sobre Kadech – onde os soldados hititas nos carros surgem a utilizar lanças contra os veículos egípcios ou simplesmente sem exhibir qualquer arma – evidenciam, é desmentida pelo

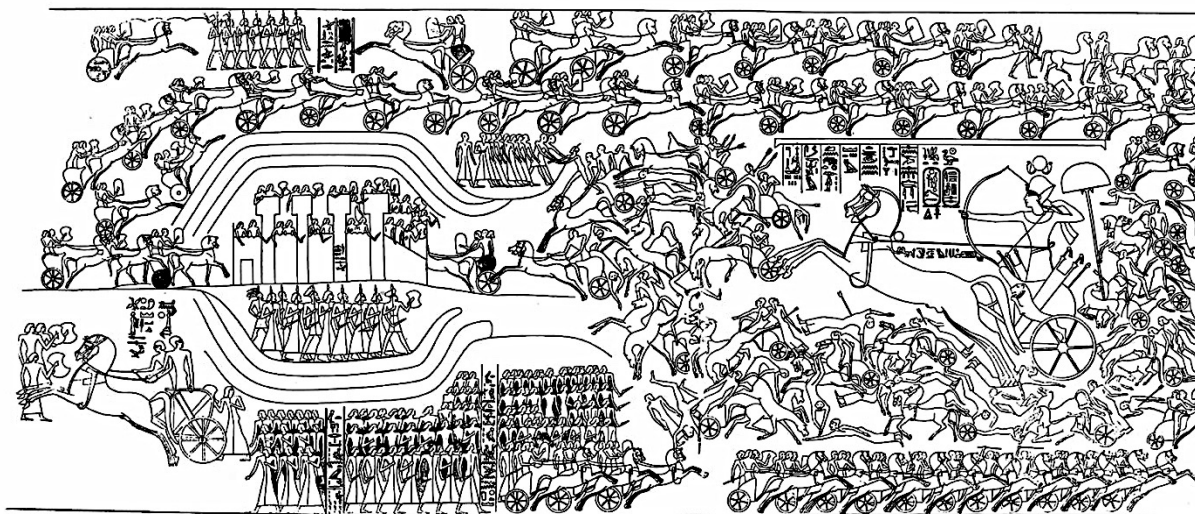


Imagem 25 - Mural relativo à batalha de Kadech, templo de Lucsor [retirado de SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 223].

conhecimento historiográfico de que os hititas, aquando da batalha de Kadech, já dominavam a utilização do arco e flecha num carro de guerra em movimento; inclusive, murais de Seti I (pai de Ramsés II), que retratam cenas bélicas contra contingentes hititas (Imagem 26), representam-nos com aljavas nos veículos e nas costas dos soldados dos carros. Por que razão mudaram o método de utilização da arma em tão pouco tempo? Arthur Cotterell refere mesmo que «there is, then, no reason to imagine that the Hittites fought differently from chariot elsewhere in the ancient world»⁸¹⁵. Existem sinais da presença e utilização do arco e flecha na Anatólia desde a Pré-história; para o terceiro e segundo milénios a. C., esta realidade torna-se especialmente evidente com as escavações em En-Kauder, onde foram descobertas pontas de setas de metal. Segundo Hermann Genz, estes são dados que provam a presença do arco e flecha

⁸¹⁴ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, pp. 61-62. O termo egípcio *maet* significa a ordem sobre o caos exterior. Esta palavra possui outras características, mas que para esta análise não são aqui pertinentes; cf. ARAÚJO, «Maet», *DAE*, pp. 524-536. LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 140.

⁸¹⁵ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 13.

nos carros hititas, facto reforçado por esta arma estar bastante relacionada com a ideologia de poder⁸¹⁶.

Observemos, para já, que tipologias de veículos estão representadas nos murais que retratam a batalha de Kadech. O vasto aglomerado de carros que surge nestas iconografias mostram tipologias egípcias e hititas, que se distinguem principalmente pela sua posição no campo de batalha, pois em termos morfológicos estas pouco se diferenciam. Veja-se o exemplo da posição dos eixos das rodas: conquanto se observe em alguns casos a presença do eixo no centro da plataforma⁸¹⁷, que é o modelo de construção hitita, a maioria dos carros representados, em ambos os lados, têm esta característica na retaguarda da plataforma do veículo, tipologia amplamente verificada para o carro egípcio.

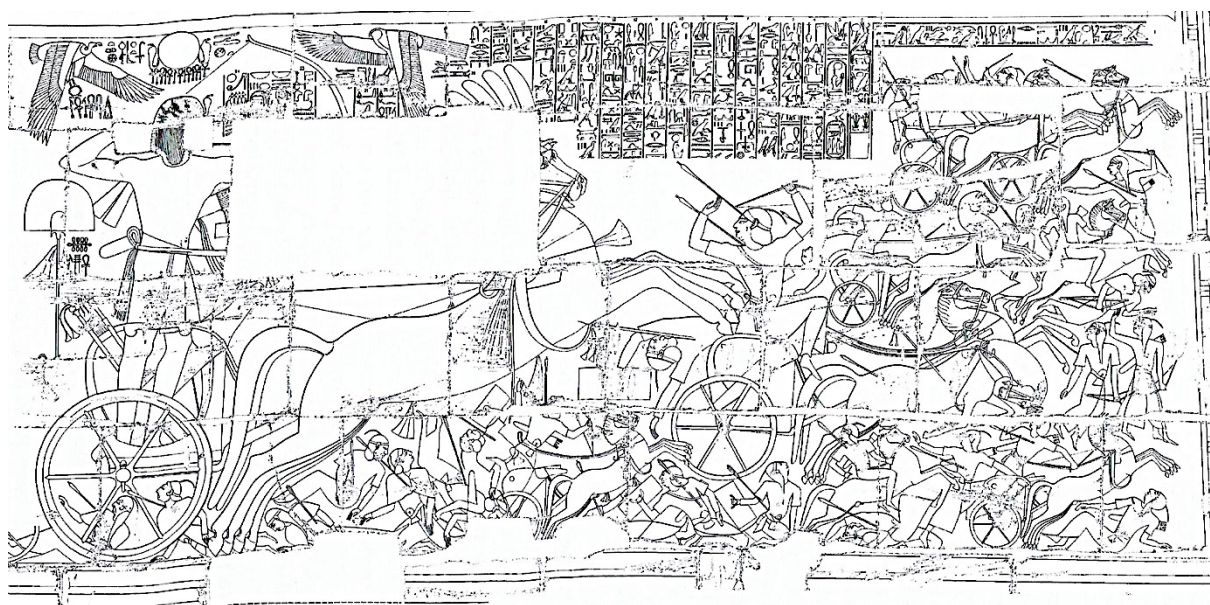


Imagem 26 - Mural relativo aos conflitos entre Seti I e o Hatti, Karnak [retirado de SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 196].

Seriam estes carros de origem externa ao Hatti, provavelmente dos vários aliados que estes tinham? Seria esta representação um erro dos artistas egípcios, pois a realidade que estes mais conheciam era a presença do eixo na retaguarda da base da «caixa» do carro? Nic Fields defende que esta variedade tipológica nos contingentes hititas seria fruto dos aliados, que tinham proveniências várias e que possuiriam provavelmente tipos de veículos diferentes⁸¹⁸: por exemplo, o rei hitita Muwatalli tinha nas suas fileiras soldados oriundos do Norte da Anatólia, cerca de quinhentos carros vieram de Hakpis, do Amurru e do Mitanni chegaram setecentos; de Kizzuwatna provieram cerca de duzentos; e de Wilusa (Ilíon) foram aplicados

⁸¹⁶ GENZ, «The Introduction of the Light, Horse-Drawn Chariot and the Role of Archery in the Near East at the Transition from the Middle to the Late Bronze Ages: is there a connection?», *Chasing Chariots*, pp. 99-100.

⁸¹⁷ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 94.

⁸¹⁸ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 19.

quinhentos carros de guerra. Havia também carros de guerra vindos do Corredor siro-palestino, e cerca de seiscentos estavam presentes nas forças hititas⁸¹⁹. Isoladamente, os carros oriundos desta última região seriam suficientes para neles se detectarem bastantes características heterogêneas devido, essencialmente, à sua posição geográfica, num local de constantes sobreposições de poder e bastante rica no intercâmbio de influências⁸²⁰.

Tendo em consideração a diversidade de modelos presente nos carros de guerra «hititas» que combateram em Kadech, apresenta-se de seguida um resumo das várias características tipológicas que os veículos utilizados pelo rei hitita em Kadech teriam. Assim, os carros dos esquadrões hititas apresentavam as seguintes características⁸²¹:

- 1 – Eixo de rodas no centro e na retaguarda da plataforma.
- 2 – Duas rodas raiadas com seis ou oito raios.
- 3 – Caixa do carro com características pesadas⁸²² (essencialmente quando comparadas com as egípcias) e com formato rectilíneo ou circular na parte superior traseira do carro.
- 4 – Uma parilha de cavalos por carro⁸²³.
- 5 – Presença de dois a três efectivos por veículo.
- 6 – Duas tipologias de escudo.
- 7 – Presença de aljavas para dardos ou flechas nos carros com três efectivos.

Devido à maior robustez da estrutura do carro hitita⁸²⁴, este tendia a apresentar o eixo numa posição mais adiantada (aproximadamente no centro) do que os seus homólogos sírios, cananeus e egípcios, que tinham, em geral, o eixo na parte traseira do carro. Esta necessidade prende-se com o maior peso que as rodas deviam suportar, tanto do carro em si, como também dos três soldados que o «tipo anatólio» patenteava.

A construção do eixo no centro dava mais força à estrutura, embora retirasse alguma mobilidade⁸²⁵; a construção seria feita de placas de madeira⁸²⁶, com o jugo a estender-se para

⁸¹⁹ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

⁸²⁰ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 146-149.

⁸²¹ Observação baseada nos murais do Ramesseum e do primeiro pilone do templo de Lucsor; cf. SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, pp. 218-223.

⁸²² FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 19.

⁸²³ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 157.

⁸²⁴ Grande parte dos aliados do Hatti também apresentava este tipo de construção.

⁸²⁵ A presença do eixo na retaguarda da plataforma do carro era mais vantajosa, pois dava maior estabilidade em movimentos bruscos e a alguma velocidade; cf. QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 25.

⁸²⁶ Idem, p. 23.

debaixo da plataforma unindo-se ao eixo, algo que atribuía mais resistência ao carro. Já o chão do veículo seria feito, tal como para o Egipto, de tiras entrelaçadas de couro, e as dimensões da «caixa» seriam, em média, de 1,25 m de largura e 1 m de profundidade e de altura⁸²⁷. Sobre as rodas, estas seriam idênticas às utilizadas pelo resto do mundo pré-clássico, e a sua construção podia ser feita de duas formas: os raios serem aplicados como barras no cubo ou círculo do centro da roda ou serem madeiras dobradas em ângulos, que poderiam ter de 90° a 60°, dependendo do número de raios; o aro exterior era também uma estrutura complexa com várias peças dobradas fixas com cavilhas⁸²⁸. Não é possível fazer uma correlação entre o número de raios e o número de efectivos, pois a totalidade de carros que tinham rodas com oito raios estão presentes na secção dos murais onde o confronto entre os esquadrões começou, e o caos representado não permite dizer a que carros correspondem os soldados caídos⁸²⁹.

Resta agora analisar os militares que estavam presentes nos carros de guerra hititas em Kadech. No modelo com três militares (Imagem 27), o carro levava um auriga, um portador de escudo⁸³⁰, que por vezes, também, segurava uma lança ou um dardo, e um soldado combatente, que apenas empunhava um dardo⁸³¹; o segundo teria a função de proteger os seus companheiros, permitindo a estes concentrarem-se em cada uma das

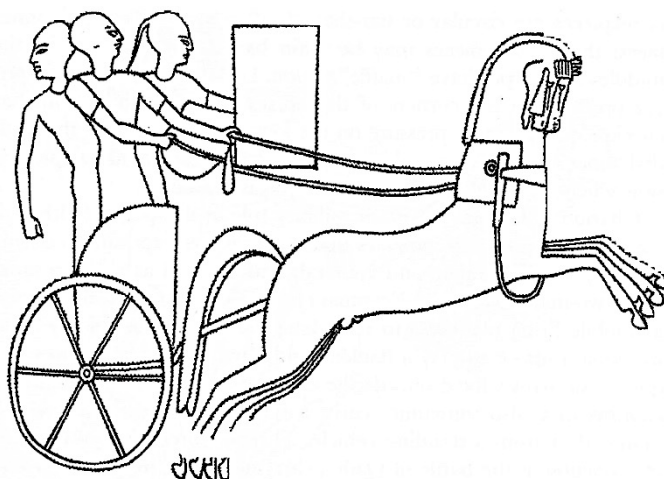


Imagem 27 - Representação egípcia de um carro de um aliado/vassalo hitita na batalha de Kadech [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Kampfwagen B. Archäologisch», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 31].

funções que lhes eram atribuídas⁸³². No caso de haver apenas dois efectivos, o veículo levava um auriga, o qual, em certos casos, estava armado com uma espada curta, e um soldado

⁸²⁷ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 20.

⁸²⁸ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 24.

⁸²⁹ Nic Fields sugere que poderá ter havido algum erro na cópia dos murais e que esse erro terá proliferado pela bibliografia especializada; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 94.

⁸³⁰ O portador de escudo é pela primeira vez representado na iconografia referente à batalha de Kadech; esta inovação hitita terá iniciado um marco de alteração de paradigma de um carro unicamente de tiro à distância, com relativamente poucas defesas, para um carro couraçado, o qual irá atingir o seu apogeu no Império Neo-Assírio; cf. DE BACKER, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», *Ugarit-Forschungen* 41, pp. 2-3.

⁸³¹ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 20; ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 58; veja-se LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 132. Será necessário ter em conta que era provável que houvesse armamento secundário nos carros de guerra.

⁸³² BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 32.

combatente, que possuía um dardo e um escudo. No que diz respeito ao armamento defensivo, este era ligeiro para o portador de escudo e para o auriga, já o soldado combatente apresentava um elmo de bronze com formato cónico com protecções de face e de pescoço, bem como uma couraça em escamas⁸³³. Veja-se o seguinte excerto⁸³⁴:

«[...] Quando eu ouvi as palavras dos fugitivos, eu chamei o meu mensageiro de campo (e disse para ele): «Coloca as tuas couraças e monta os teus carros de guerra. O rei do Hatti está a chegar em ordem de batalha». Eu atrelei [...] o meu carro de guerra e fiz uma investida. [...]»

Aqui notamos a referência ao envergar das couraças por parte dos militares dos carros de guerra de Ugarit e a atrelagem dos veículos aos animais de tiro para fazer uma «carga»⁸³⁵. No que diz respeito aos escudos, para o lado hitita observamos dois tipos diferentes: um de formato rectangular e outro que se assemelha a um «8». Já os equídeos usavam couraças nas laterais, na retaguarda e no pescoço⁸³⁶. A presença de três militares em alguns veículos deverá implicar que a própria estrutura do carro de guerra fosse mais robusta, em detrimento dos veículos que apenas apresentavam dois efectivos. Qual a proveniência destas tipologias?

Como já foi dito, o modelo com três militares deveria ser apanágio dos Hititas, e esta realidade deveria estender-se para outras regiões do norte e este da Anatólia. Quanto aos veículos com dois efectivos, não é possível fornecer uma resposta concreta sobre qual seria a sua proveniência, mas é provável que este modelo fosse originário dos territórios mais a sul e oeste sob o controlo hitita, ou seja, o Corredor siro-palestino, o Amurru e o Mitanni, pois nessas regiões conhecem-se tipologias de carros de guerra com dois efectivos⁸³⁷. Também em Wilusa (Tróia), a *Iliada* dá-nos indícios da presença de carros com apenas dois efectivos⁸³⁸.

Que tipo de armamento ofensivo era utilizado nos carros hititas? Esta é uma questão de resolução complexa devido às contradições, não só nas fontes antigas, como na própria

⁸³³ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 20. Esta maior protecção do soldado combatente pode sugerir que este posto era ocupado por indivíduos com maior poder, tanto económico, como social. Lorenz e Schrakamp defendem que todos os militares presentes nos carros possuíam uma protecção corporal feita de linho e couro, sendo depois revestida com escamas de bronze; cf. LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 140-141.

⁸³⁴ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 317 [trad. nossa].

⁸³⁵ Em primeiro lugar há que referir que Ugarit, em termos geográficos, terá estado sob a influência do Hatti durante bastante tempo. A referência à «carga» deve ser vista com precaução, pois é provável que esta expressão aluda a uma carga sem choque efectivo entre os carros hititas e as linhas inimigas.

⁸³⁶ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 83.

⁸³⁷ Num selo cilíndrico oriundo da Síria e datável do século XVII a. C., observamos a presença de apenas um militar com arco e flecha, mas é plausível admitir que houvesse mais um efectivo, um auriga; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 99.

⁸³⁸ *Il.* 11.101-104 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 221. A guerra de Tróia terá acontecido c. 1200 a. C., logo com apenas cerca de oitenta anos de diferença da batalha de Kadech (c. 1275 a. C.); cf. ROMILLY, *Compêndio de Literatura Grega*, p. 21.

bibliografia contemporânea. Em primeiro lugar, Littauer e Crouwel demonstraram que era extremamente inverosímil utilizar uma lança como arma de choque em carros de guerra⁸³⁹. Esta improbabilidade deve-se não apenas à força que seria aplicada aquando do embate entre uma lança e o corpo do inimigo, mas também aos próprios cavalos, que poderiam não aceitar ir contra uma muralha de escudos hostil⁸⁴⁰; assim, é difícil de explicar, numa perspectiva de eficácia militar, o uso da lança. Arthur Cotterell sugere uma explicação curiosa para a presença frequente do terceiro lanceiro nos carros hititas: o autor diz que este era aplicado nos veículos como forma de protecção contra as tropas de infantaria ligeira egípcia, chamadas «corredores» ou *nearin*, que serviam de apoio aos carros egípcios e que eram especialistas em combate ligeiro e rápido, bastante perigoso para os cavalos e para os efectivos dos carros de guerra⁸⁴¹.

Seriam os veículos hititas armados com arco e flecha ou dardos? No caso dos carros com dois efectivos, a utilização do arco e flecha parece impossível, pois o soldado combatente teria de manejar o escudo e a arma ofensiva, realidade que não permitia o uso do arco e flecha, dando assim força à possibilidade do uso do dardo. Já no caso dos veículos que transportam três militares, é possível a utilização do arco e flecha, verdade reforçada pela presença de aljavas nesses mesmos carros. Já durante o reinado de Hattusili I⁸⁴² no século XVII a. C., o arco compósito era fortemente associado aos soldados combatentes fixados nos carros de guerra hititas; as suas aljavas, que estavam no carro ou às costas do militar, comportavam em média cerca de vinte e cinco a trinta e cinco flechas⁸⁴³, número que podia ser aumentado caso houvesse mais que uma aljava por carro, algo bastante provável; em textos administrativos oriundos de Hattucha, são contadas juntamente com um inventário de várias partes de carros de guerra cerca de dezassete mil flechas⁸⁴⁴. Admitindo que um carro teria, pelo menos, duas aljavas com trinta flechas cada uma, isto daria um número aproximado de duzentos e oitenta e três carros hititas. Importa notar que esta quantificação poderá ser menor, pois existe a possibilidade de muitas destas flechas ficarem de reserva para reabastecer os soldados presentes nos veículos caso ficassem sem munições.

⁸³⁹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 95.

⁸⁴⁰ DOWNS, «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», *American Anthropologist*, p. 1193. As questões referentes ao uso dos carros hititas em batalha serão analisadas posteriormente.

⁸⁴¹ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, pp. 13-14.

⁸⁴² Datável do reinado de Hattusili III surge uma tipologia de carro de que não se conhece quais seriam as funções, nem que tipo de veículo era. O carro *attartu* é mencionado numa carta de Hattusili III do Hatti para Kadachman-Enlil II da Babilónia; cf. BECKMAN, *HDT*, p. 142.

⁸⁴³ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 139.

⁸⁴⁴ *Ibidem*.

2.2. Os Micénios e a Guerra de Tróia

É importante referir que analisar uma arma com as características técnicas de um carro de guerra a partir de uma epopeia que terá sido redigida cerca de cinco séculos depois dos eventos que narra pode pôr alguns problemas de veracidade historiográfica⁸⁴⁵. Factor que poderá estar patenteado nas problemáticas que a presença e uso dos carros de guerra no mundo aqueu levantou ao longo do tempo dentro da comunidade científica: desde a teoria de que os carros micénicos eram utilizados para o choque directo entre forças utilizando uma lança, defendida por Paul Greenhalgh, ou a ideia generalizada de que esta tipologia de carros apenas era utilizada como meio de transporte e que posteriormente, chegado ao local do confronto, o militar desceria do veículo e combateria a pé⁸⁴⁶. Estas problemáticas não irão ser aprofundadas neste subcapítulo, pois a análise do *modus operandi* dos carros de guerra irá ser feita no capítulo IV.

A presença do carro de guerra neste contexto pode ser dividida em dois grandes períodos cronológicos: o primeiro datável de c. 1550 a 1300 a. C., onde o carro micénico tinha a forma de uma caixa; e o segundo momento de c. 1300 a 1200 a. C., onde surge o carro «tipo paraqueto»⁸⁴⁷. Robert Drews identificou pela primeira vez vestígios da existência de carros de guerra (Imagem 28) em território «grego» nas «Shaft Graves» de Micenas (entre os séculos XVII e XVI a. C.), ligando estas provas à chegada de populações indo-europeias; asserção refutada por Mary Littauer e Joost Crouwel, que referem a já anterior presença de



Imagem 28 - Cena de combate com um carro datável do Heládico Tardio, baixo-relevo descoberto num túmulo real em Micenas [retirado de <http://www.salimbeti.com/micenei/chariots.htm>].

veículos com rodas (inclusive, carros de quatro rodas puxados por bovinos) e elementos que o compõem, como eixos ou jugos. Para estes autores, o carro micénico teve a sua origem no Médio Oriente, no local onde esta arma foi preponderante na guerra, tendo chegado, segundo

⁸⁴⁵ Para mais informações relacionadas com a «Questão Homérica», bem como com a produção da *Iliada* e da *Odisseia*, veja-se CARLIER, *Homero*, 2008; CHAMOUX, *A Civilização Grega*, 2003; FOWLER, «The Homeric question», *The Cambridge Companion to Homer*, pp. 220-234; e PEREIRA, *Estudos de História da Cultura Clássica*, vol. 1 – *Cultura Grega*, 2012.

⁸⁴⁶ LITTAUER e CROUWEL, «Chariots in Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 53.

⁸⁴⁷ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, p. 22.

estes, num período cronologicamente idêntico ao Segundo Período Intermediário no Egito, pondo ainda em causa a própria migração indo-europeia feita a partir do Cáucaso, passando pela Anatólia, pelo estreito do Bósforo e por fim pela Tessália. Para Robert Drews, existem bastantes problemas de ordem logística e política para que cerca de setenta e cinco mil indivíduos (homens, mulheres e crianças) conseguissem percorrer tanto território e chegar ao Egeu⁸⁴⁸. Admitindo a teoria apresentada por Littauer e Crouwel, então como chegou o carro a Micenas? Segundo estes, os primeiros veículos deverão ter chegado à «Grécia» por via de Creta, que por sua vez terá adquirido carros para uma dimensão simbólica e de prestígio, sendo depois transpostos para Micenas, onde acabariam por se tornar novamente um objecto bélico⁸⁴⁹. Também não se pode descartar a possibilidade de esta arma ter chegado ao mundo aqueu pela Anatólia, principalmente por influências hititas.

O carro micénico estava dividido em três tipologias bem organizadas e bem definidas cronologicamente. Aproximadamente entre 1550 e 1450 a. C., os Micénios utilizaram o carro «tipo caixa»; posteriormente, c. 1450-1200 a. C., aparece o carro «tipo duplo» e uma variante chamada «tipo quadrante»⁸⁵⁰; por fim, entre 1250 e 1150 a. C., emerge o último tipo de carro micénico: o «tipo quadro»⁸⁵¹. A partir das datações, é possível acompanhar a evolução tipológica e tecnológica do carro de guerra da região. O desenvolvimento desta arma parece, de certa forma, ir-se progressivamente afastando das tipologias originais, pois o primeiro tipo assemelha-se ao carro hitita.

Importa agora falar um pouco de cada tipo, observando ao mesmo tempo a iconografia disponível e tentando sempre, na medida do possível, apresentar excertos da *Iliada*. A primeira tipologia apresenta um «corpo» quadrangular, aberto atrás, com rodas de quatro raios, ficando o eixo no centro da plataforma. O «corpo» do carro estava unido ao jugo por uma barra de madeira presa à frente do veículo; esta barra, por sua vez, tinha um suporte adicional, uma vara que vinha do topo do carro até ao jugo⁸⁵², como de resto se pode ver num selo encontrado num túmulo em Kazarma (Imagem 29), datável do Heládico Tardio, onde está representado um carro com dois cavalos e onde é perceptível essa vara, que oferecia mais resistência ao carro. Enquanto este veículo aparentava estar bastante bem equipado para entrar em batalha, em outras tipologias futuras o mesmo não parece suceder: inclusive este facto pode-nos aproximar da

⁸⁴⁸ LITTAUER e CROUWEL, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 66-69.

⁸⁴⁹ Idem, p. 70.

⁸⁵⁰ Pensa-se que este veículo era um protótipo e que foi utilizado por um período muito reduzido de tempo; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 110.

⁸⁵¹ Idem, pp. 109-110; FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, pp. 23-24.

⁸⁵² NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 109.

descrição de Homero, em que os soldados desciam dos carros para combater⁸⁵³. Haveria um tipo de carro para combate e uma outra tipologia que apenas servia para transporte?

A segunda tipologia apresenta na parte de trás do carro dois painéis semicirculares, que ainda não se sabe ao certo que função teriam: estes extras podiam servir para ajudar a subir para o veículo ou como protecção dos tripulantes contra pedras que podiam saltar conforme o carro se deslocava. Para além desta adição, o carro micénico desta tipologia era circular à

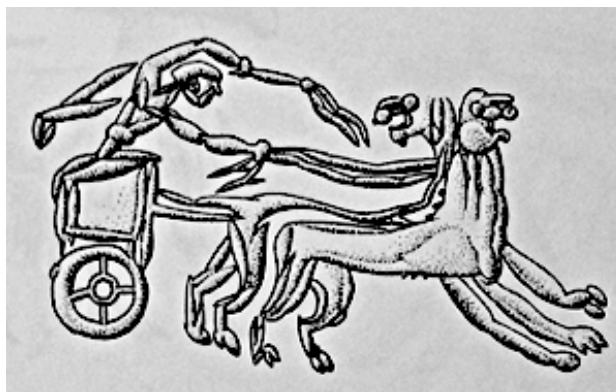


Imagem 29 - Imagem de um carro de guerra num selo cilíndrico oriundo de Kazarma [retirado de <http://www.salimbeti.com/micenei/chariots.htm>].

frente⁸⁵⁴; existem inúmeras representações iconográficas deste modelo, sendo uma das mais interessantes oriunda de um fresco do palácio de Tirinto, onde se observa o que aparenta ser uma protecção lateral contra pedras ou até mesmo ataques de inimigos apeados contra os membros inferiores dos tripulantes.

Por fim, o último tipo de carro de guerra era o mais ligeiro, pois era construído com materiais leves, como era o caso da cana. Este veículo teria também o eixo das rodas na parte traseira do carro⁸⁵⁵ e, a partir daquilo que é possível entender, seria uma arma frágil. Parece, assim, menos plausível que este veículo fosse utilizado na guerra, sendo mais provável que servisse para transmissão de informações entre cidades ou exércitos.

Os carros de guerra micénicos apresentam geralmente rodas raiadas, sendo o número mais comum o de quatro raios por roda⁸⁵⁶. Na *Iliada*, encontra-se uma descrição de um carro com oito raios, mas, como no caso concreto o veículo pertence a um deus, essa poderá ser a razão para o aumento de raios no carro⁸⁵⁷:

«[...]»
«Assim falou; e não lhe desobedeceu a deusa, Atena de olhos garços.
Afadigou-se ao arnesar os cavalos arreados de ouro
Hera, deusa soberana, filha do grande Crono.
Depressa equipou Hebe o carro com rodas recurvas,
brônzeas e de oito raios, em volta do eixo de ferro.
[...]»

⁸⁵³ BARBOSA, «O carro de guerra na Antiguidade», in *Guerra na Antiguidade III*, p. 292.

⁸⁵⁴ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 110.

⁸⁵⁵ *Ibidem*.

⁸⁵⁶ CHADWICK, *The Mycenaean World*, p. 164. SNODGRASS, *Early Greek Armour and Weapons*, p. 159.

⁸⁵⁷ *Il.* 5.719-723 apud LOURENÇO, *Iliada*, p. 126.

Sobre os equídeos utilizados para puxar estes carros, há que dizer que a *Iliada* tanto fala de machos como de éguas, sendo aqui de realçar o caso das éguas do filho de Feres referidas no canto II. Escavações arqueológicas deram a conhecer criações de cavalos na Grécia Antiga, mais concretamente na ilha de Skyros no mar Egeu. Estes equídeos eram bastante pequenos, o que podia torná-los inúteis para a guerra, mas se a força de um destes cavalos fosse multiplicada pela adição de um segundo, muito provavelmente conseguiriam puxar um carro de guerra⁸⁵⁸.

Tanto na literatura como na iconografia, a lança é a arma ofensiva mais representada em contexto de guerra em cima de um carro; todavia, esta utilização apresenta problemas, que irão ser expostos mais adiante: se a lança for utilizada para atingir o inimigo corpo a corpo, esta terá de ser longa e pesada, o que implica que o soldado a maneje com as duas mãos⁸⁵⁹. No canto IV, é referido de uma forma clara que os soldados combatiam com lanças em cima dos carros.

Esta arma seria bastante eficiente para neutralizar soldados apeados, mas no que diz respeito à sua utilização contra outros militares sobre outros carros, a questão é bastante mais problemática⁸⁶⁰. Seriam estas lanças utilizadas como dardos? Se as lanças servissem para atacar à distância, os problemas práticos relacionados com o seu uso estariam resolvidos, mas a própria iconografia existente onde estes carros são representados em nenhum caso aparenta haver aljavas que poderiam guardar as restantes munições, tal como se verifica nos carros sumérios⁸⁶¹ e egípcios.

Inicialmente, devido à falta de provas materiais e a uma historiografia muito presa apenas às descrições das epopeias de Homero, a comunidade científica pensou que os Micénios não utilizavam e que mal conheciam o arco compósito, defendendo que esta arma era apenas uma realidade oriental.

Existem várias provas que parecem contradizer esta teoria, como a origem indo-europeia do povo micénico, a estreita proximidade em relação a Creta e ao Médio Oriente e a inventariação deste tipo de arcos no linear B. Actualmente, sabe-se que o arco compósito era muito utilizado e fabricado pelos Micénios, e que seria umas das armas mais utilizadas nos carros de guerra⁸⁶². No trecho seguinte, é possível ver a utilização do arco e flecha por parte de um aqueu⁸⁶³:

⁸⁵⁸ CHADWICK, *The Mycenaean World*, p. 164.

⁸⁵⁹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 110.

⁸⁶⁰ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 115-116.

⁸⁶¹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 107.

⁸⁶² Em Cnossos foram encontradas tabuinhas que tinham registadas cerca de 8640 setas, sendo algumas delas de bronze; cf. DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 122-124; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 108.

⁸⁶³ *Il.* 15.445-455 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 311.

«[...]

Atingiu Clito, filho glorioso de Pisenor, que segurava as rédeas nas mãos, afadigando-se com os cavalos. Pois para lá os conduzia, onde maior número de falanges eram desbaratadas, para agradar a Heitor e aos Troianos.

[...]

por muito que o quisessem. A seta de muitos gemidos atingiu-o no pescoço, atrás, e ele tombou do carro, ao que se desviaram os cavalos, fazendo chocalhar o carro vazio. Logo se apercebeu o soberano Polidamante, o primeiro a avançar para os cavalos, os quais ele deu a Astínoo, filho de Procião, recomendado [...]

Neste excerto, é possível verificar que o arco era uma arma presente na panóplia do soldado aqueu, se bem que, no que concerne à utilização do arco no carro, Homero não faça qualquer referência, o que pode levar a crer que não seria utilizado. Porém, para Robert Drews, o arco foi a arma principal do carro durante a extensão cronológica em que este foi aplicado em combate, e a falta desta menção é um reflexo do próprio desconhecimento de Homero quando escreveu a *Iliada*⁸⁶⁴.

Também a iconografia apresenta indícios da utilização do arco: embora não seja possível identificar a tipologia deste, existem imagens que parecem representar combates e outras representações com arco e flecha, que são claramente em contexto de caça⁸⁶⁵. Vejamos, em primeiro lugar, uma iconografia oriunda de Chipre (Imagem 30), que mostra dois militares, um deles o auriga e outro o soldado combatente, a utilizar um arco contra o inimigo. Esta imagem sugere que o carro está a ser puxado por apenas um cavalo, mas, ao observar que as rédeas têm um par de saídas, é-nos dado a entender que seriam dois animais de tiro.

Numa zona da Beócia, foi descoberto um selo bastante bem trabalhado e muito rico iconograficamente, em que são representados dois militares aparentando estar a combater com arcos e flechas. Os arcos exibidos parecem ter características que os aproximam do arco composto, embora se ponha o mesmo problema da existência de apenas um soldado no carro, o

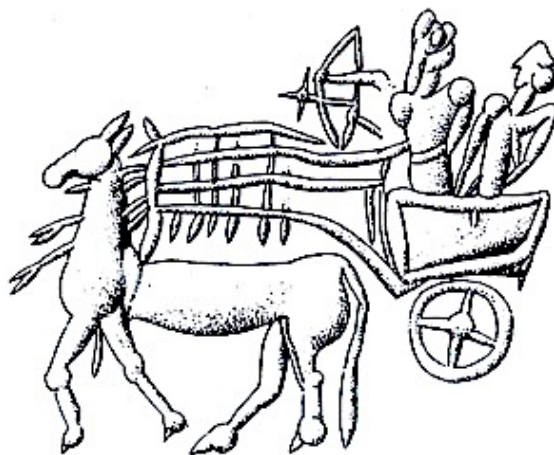


Imagem 30 - Representação de um carro de guerra micénico; gravura oriunda da ilha de Chipre (XV-XIV a. C.) [retirado de <http://www.Salimbeti.com/micenei/chariot.htm>].

⁸⁶⁴ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 126.

⁸⁶⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 110.

que tornava impossível o combate. A imagem parece ainda mostrar que o carro está parado, pois os cavalos não estão em posição de movimento.

As defesas corporais dos soldados que tripulavam os carros de guerra micénicos aparentam ser túnicas⁸⁶⁶, e o combatente usava uma couraça que lhe chegaria aos joelhos, tipologicamente próxima da descoberta num túmulo em Dendra⁸⁶⁷; esta armadura protegia o militar do arremesso de dardos ou de flechas⁸⁶⁸. O material de que estas couraças eram feitas podia variar desde o bronze ao próprio couro, porém o couro seria, naturalmente, mais usual⁸⁶⁹, pois era mais barato e abundante.

Uma outra protecção eram os elmos, que no caso micénico terão sido os típicos elmos de presas de javali⁸⁷⁰, que no seu interior deveriam ter um revestimento de madeira e outro material suave para entrar em contacto com a cabeça do soldado. É provável que os Aqueus colocassem também armaduras nos seus cavalos, e inclusive havia, segundo alguns investigadores, dois ideogramas do linear B que se referiam especificamente a esta realidade. A utilização destas armaduras é problemática, porque, em primeiro lugar, deveriam ser bastante dispendiosas e não se sabe ao certo até que ponto eram eficientes em combate; é certo que iriam proteger mais o animal, mas esta protecção torná-lo-ia mais lento⁸⁷¹.

No canto V da *Iliada*, fala-se da existência de um soldado portador de escudo num carro de guerra micénico⁸⁷²:

«[...]
No teu peito eu coloquei a força de teu pai – a força
inquebrantável que tinha Tideu, cavaleiro portador de escudo.
[...]»

Este excerto é muito interessante por ser o único caso em que o poeta faz referência a tal tipo de «cavaleiro». Sabe-se que no mundo hitita, onde os carros levavam três tripulantes, um destes era o portador de escudo, que serviria para proteger tanto o auriga como o soldado combatente⁸⁷³. No entanto, para o caso micénico, apenas há conhecimento da presença de dois soldados por carro, logo, a existência de um soldado portador de escudo parece difícil de explicar, sendo que o único militar que poderia carregar esta arma defensiva seria o soldado

⁸⁶⁶ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 21.

⁸⁶⁷ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 110.

⁸⁶⁸ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 124.

⁸⁶⁹ CHADWICK, *The Mycenaean World*, p. 160. As tabuinhas de Cnossos referem a distribuição de couraças pela tripulação do carro; cf. DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 111.

⁸⁷⁰ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 109.

⁸⁷¹ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 111.

⁸⁷² Il. 5.125-126 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 108.

⁸⁷³ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, p. 20.

combatente, já que o auriga tinha de conduzir o carro⁸⁷⁴. Mesmo a posse de escudo pelo militar que tinha a lança, dardo ou arco e flecha parece pouco plausível, embora a referência a tal função exista.

No que concerne ao carro troiano, e tal como para os carros micénicos, os problemas relacionados com a utilização de uma obra literária como a *Iliada*, que foi criada séculos depois dos eventos, também aqui se aplicam, ainda que agora com a agravante de haver poucas informações sobre os carros de Tróia. Os dados são bastante escassos, especialmente no que diz respeito às fontes materiais, que poderiam dar importantes pistas sobre a utilização da arma no lado troiano. Esta análise será suportada pela própria narrativa da *Iliada* e das passagens que se referem aos carros troianos, bem como pelas possibilidades relacionadas com origens e influências que estes veículos terão recebido para no final se tornarem os carros utilizados pelo exército de Heitor na Guerra de Tróia. A análise terá em conta duas possíveis influências e géneses: a hitita, muito relacionada com a própria migração e invasão dos povos indo-europeus, e a micénica, embora não se possa descartar uma recepção dupla de ambos os lados, pois Tróia ficava equidistante das duas partes.

A cidade de Ilíon é, em termos geográficos, uma cidade hitita, e certamente que teve contactos com esta civilização tendo estado sob o seu controlo durante algum período de tempo, como se pode verificar na já referida supressão de uma revolta em Uilusa pelo rei hitita Anitta (século XVIII a. C.)⁸⁷⁵, bem como no seguinte excerto⁸⁷⁶:

«[...] Mas se eu te escrever, Alaksandu: «Toma conta de infantaria e de carros de guerra. Envia-os em [meu] auxílio imediatamente», então [envia]-os para mim imediatamente. Mas se [eu escrever] para ti, Alaksandu, apenas: «Conduz para aqui sozinho», então conduz para aqui sozinho. [...] A tua administração do exército e dos carros de guerra deve ser estabelecida da seguinte forma: Se eu, minha majestade, for numa campanha daquela terra – tanto a partir da cidade de Karkisa, da cidade de Masa, da cidade de Lukka, ou da cidade de Uarsiyalla, então tu também deves ir em campanha juntamente comigo, com infantaria e carros de guerra. Ou se eu enviar algum nobre em campanha a partir dessa terra, então tu também deves ir com ele em campanha. [...]»

Tanto no governo de Anitta como no de Muwatalli II (c. 1295-1272 a. C.)⁸⁷⁷, reinado de que data este excerto, observamos que Uilusa (nome hitita para Ilíon) estava, de alguma forma, submetida ao poder hitita, sendo interessante reparar que esta realidade surge em

⁸⁷⁴ «Atrás deles combatia Automedonte, apesar do desgosto pelo amigo, voando com o carro como um abutre no meio de gansos: pois facilmente ele fugia dos gritos de guerra dos Troianos para facilmente atacar, arremetendo através da multidão. No entanto não matava ninguém, quando depressa perseguia, pois não lhe era possível, sozinho no carro sagrado, atacar com a lança e controlar os céleres corcéis.»; cf. *Il.* 17.459-465 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 358.

⁸⁷⁵ BRYCE, *The Trojans and Their Neighbours*, p. 86.

⁸⁷⁶ BECKMAN, *HDT*, p. 89 [trad. nossa].

⁸⁷⁷ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. XV.

reinados tão díspares em termos cronológicos. A obrigatoriedade patenteada no trecho transcrito sugere uma «vassalagem» de Tróia em relação aos Hititas, sendo este factor visível na própria batalha de Kadech, onde se verifica a presença de contingentes troianos, cerca de quinhentos carros de guerra⁸⁷⁸. Será este um indício de que os carros presentes em Tróia eram tipologicamente próximos dos hititas?

É plausível admitir que sim, embora a falta de provas obrigue a que a questão fique em aberto. Há que mencionar ainda a proximidade cronológica que a suposta Guerra de Tróia teve em relação à batalha de Kadech, sendo até muito provável que os carros troianos presentes em Kadech fossem bastante aproximados tipologicamente dos utilizados em Tróia. Durante o reinado de Anitta, Ilíon esteve politicamente e culturalmente sob influência do Hatti. Por outro lado, como se pode ver ao longo da *Iliada*, Tróia é ajudada por alguns deuses gregos (Afrodite e, em certos momentos, por Zeus), do mesmo modo que esta mesma venera algumas destas divindades, como é o caso de Apolo⁸⁷⁹. Veja-se o seguinte exemplo⁸⁸⁰:

«[...]»
«Ouve-me, senhor do arco de prata, deus tutelar de Crise
e da sacratíssima Cila, que pela força reges Ténedo!
Tal como antes deste ouvidos à minha prece,
e para me honrares fustigaste a hoste dos Aqueus,
também agora faz que se cumpra isto que te peço:
afasta dos Dânaos a pestilência repugnante.»
[...]»

Este trecho provém da narrativa em torno de Crises e Agamémnon, quando este vai ao acampamento aqueu pedir que devolvam Criseida; Crises pede a Apolo que pare de fustigar o exército aqueu, depois de este mesmo o ter pedido ao deus. Muito à imagem de Afrodite, alguns investigadores, como Walter Burkert, defendem que esta divindade também teve a sua origem no Oriente, sendo muitas vezes associada ao deus semita Baal⁸⁸¹; pensa-se que Apolo terá «viajado» de oriente para ocidente pelo mar, passando em primeiro lugar por Chipre e depois por Creta. O próprio culto de Apolo apresenta bastantes paralelismos com as culturas semitas do Corredor siro-palestino, como é o exemplo das celebrações da Lua Nova e do sétimo dia da mesma lua⁸⁸².

Embora seja claro, segundo a narrativa da *Iliada*, que Apolo era venerado em Tróia, o problema da distância temporal que existia entre o poeta e o período que descreve pode aqui

⁸⁷⁸ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

⁸⁷⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 159-160.

⁸⁸⁰ *Il.* 1.451-456 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 42.

⁸⁸¹ NOEGEL, «Greek Religion and the Ancient Near East», *A Companion to Greek Religion*, p. 32.

⁸⁸² BURKERT, *De Homero a los Magos*, p. 63.

surgir como um problema historiográfico, originando as seguintes perguntas: será que Apolo era venerado na Tróia de Príamo? Ou essa realidade é uma criação de Homero? Sabemos hoje que a sociedade em que ele viveu era bastante diferente da vigente aquando da Guerra de Tróia⁸⁸³. Caso aceitemos esta possibilidade, então a cidade de Príamo é mais próxima do Oriente do que do Ocidente. Apesar desta maior aproximação, Tróia seria uma mistura de culturas, algo que não surpreende tendo em conta a sua posição geográfica bem como os vários níveis estratigráficos em que a cidade se foi construindo.

A *Iliada* é extremamente vaga no que diz respeito à descrição morfológica dos carros, e quando o faz é sobretudo em contexto divino, onde os carros são talhados a ouro e prata, o que certamente não aconteceria num campo de batalha⁸⁸⁴; esta realidade é agravada pela falta de dados arqueológicos e iconográficos⁸⁸⁵. Apesar da falta de informações, a epopeia de Homero dá-nos algumas descrições importantes⁸⁸⁶:

«[...]
Mas Diomedes ficou a pensar que coisa mais danada poderia
ainda fazer: se levar o carro, onde estavam as armas embutidas,
e puxá-lo pela vara ou então levantá-lo no ar;
[...]»

Na descrição do assalto ao acampamento trácio feito por parte de Ulisses e Diomedes no canto X, é dada uma informação que pode ajudar a perceber qual seria o peso de um carro na Guerra de Tróia: a narrativa diz-nos que Diomedes estava a considerar elevar o carro no ar e transportá-lo para o acampamento aliado. Segundo Robert Drews, um carro construído com madeiras leves poderia ter um peso que rondaria os trinta quilogramas⁸⁸⁷, mas a falta de comentário por parte do autor da obra a esta possibilidade prova, desde logo, que o carro poderia ser realmente leve, embora não se possa pôr de parte o seu exagero em relação à força de Diomedes⁸⁸⁸.

Por fim, há que falar da importância do cavalo na sociedade troiana, pois na *Iliada* os Troianos têm constantemente associado a si o epíteto de «domadores de cavalos», e nesta mesma obra são ainda referidos os cavalos de Trós. Devido ao contexto em que normalmente

⁸⁸³ RHODES, *The Greek Cities States*, p. 22.

⁸⁸⁴ Estes carros, a existirem no mundo dos mortais, seriam apenas de cariz simbólico.

⁸⁸⁵ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 160.

⁸⁸⁶ *Il.* 10.503-505 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 215.

⁸⁸⁷ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 104.

⁸⁸⁸ HAINSWORTH, *The Iliad: A Commentary. Vol. III: books 9-12*, p. 204; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 161.

estes animais estão inseridos, certamente que haveria alguma relação com a cidade de Tróia, como se pode ver no seguinte excerto⁸⁸⁹:

«[...]
Respondeu-lhe então Eneias, comandante dos Troianos:
«Não fales assim. As coisas não mudarão de feição
até que nós dois com carros e cavalos enfrentemos
aquele homem e o ponhamos à prova nas armas.
Mas agora sobe tu para o meu carro, para que vejas
como são os cavalos de Trós, que pela planície sabem
correr com rapidez, seja em perseguição ou em debandada.
[...]»

O «Cavalo de Tróia» e aquilo que ele representa para um conflito como a Guerra de Tróia, as descrições deste objecto e a própria destruição de Ilíon não vêm narrados na *Ilíada*. Vêm, sim, na *Odisseia*, embora a descrição seja bastante breve e feita de uma forma quase ocasional. Veja-se o seguinte excerto⁸⁹⁰:

«[...]
Tomou como ponto de partida
o momento em que tinham embarcado nas naus bem construídas
e iniciado a navegação (depois de queimadas as tendas)
os Aqueus. Outros, sob o comando do glorioso Ulisses,
estavam na ágora dos Troianos, escondidos dentro do cavalo.
Pois os próprios Troianos o tinham arrastado para a acrópole.
E ali estava o cavalo, enquanto os cidadãos se sentavam à volta,
discutindo de modo prolixo e confuso. Três planos lhes agradaram:
ou rachar a madeira oca com o bronze impiedoso;
ou arrastá-lo até ao cimo da cidade e atirá-lo para as rochas;
ou deixá-lo ficar como oferenda encantadora para os deuses –
e foi isto o que acabou mais tarde por acontecer,
pois era seu destino perecerem, quando a cidade circundasse
o grande cavalo de madeira, dentro do qual estavam sentados
os melhores dos Aqueus para trazer aos Troianos a morte e o destino.
[...]»

O poeta começa por narrar os acontecimentos depois de o «cavalo» estar já dentro das muralhas de Tróia, no momento em que os Troianos estão a conferenciar sobre qual seria a melhor maneira de lidar com o sucedido. O plano que acabou por subsistir foi o de manter o «cavalo» dentro da cidade, pois este, na perspectiva dos Troianos, era uma oferenda aos deuses. O que sucedeu a esta deliberação surge-nos no seguinte excerto da *Odisseia*⁸⁹¹:

«[...]
E cantou como os filhos dos Aqueus saquearam a cidade,
entornando-se para fora do cavalo, deixando a oca cilada.
Cantou como por caminhos diferentes arrasaram a íngreme cidade;
mas Ulisses dirigiu-se, como se fosse Ares, a casa de Deífobo,

⁸⁸⁹ *Il.* 5.217-223 *apud* LOURENÇO, *Ilíada*, p. 111.

⁸⁹⁰ *Od.* 8.500-513 *apud* LOURENÇO, *Odisseia*, pp. 141-142.

⁸⁹¹ *Od.* 8.514-520 *apud* Idem, p. 142.

na companhia de Menelau semelhante aos deuses:
aí se diz que Ulisses ousou a mais terrível das lutas,
de que saiu vencedor com o auxílio da magnânima Atena.
[...]

Homero refere que eram os melhores entre os Aqueus os que estavam dentro do «cavalo», não indicando embora uma quantificação. Segundo o autor (anónimo) da *Ilias Parva*, o «Cavalo de Tróia» teria no seu interior cerca de três mil soldados, sendo depois o número reduzido para mil efectivos na tradição desenvolvida na época medieval⁸⁹². O número de soldados que estavam lá dentro é um dos primeiros problemas que o «Cavalo de Tróia» apresenta: para poder albergar no seu interior três mil ou até mesmo mil guerreiros, este teria de ser enorme e bastante pesado, logo passível de receber a desconfiança dos Troianos. Caso se entenda que estas quantificações eram exageradas, então os efectivos que estavam no interior da estrutura teriam de ser consideravelmente menos, o que cria problemas no que diz respeito à própria tomada da cidade, pois parece pouco plausível que as guarnições de Tróia com um inimigo tão próximo e em plena guerra se deixassem surpreender – as patrulhas dentro da cidade e nos arredores deveriam ser constantes.

Assim, o «Cavalo de Tróia» terá sido uma metáfora para uma máquina de cerco desenvolvida, construída e utilizada pelos Aqueus para obrigar a cidade de Tróia a capitular, já depois da morte de Heitor às mãos de Aquiles. Entre as máquinas que poderão ter inspirado o poeta a criar esta estrutura – fulcral na tomada da cidade, segundo a *Odisseia* –, existia uma arma de cerco assíria: uma estrutura com quatro rodas, feita de vários materiais com cerca de cinco a oito metros de comprimento e com um a dois metros de largura, operada por uma tripulação, que, no interior desta máquina, fazia rodar algo parecido com uma broca, de aproximadamente cinco metros de comprimento⁸⁹³; este fruto da engenharia militar assíria poderá ter estado na base do «Cavalo de Tróia», embora sejam necessários mais dados para se poder desenvolver melhor esta ideia. Muito possivelmente, a inspiração do autor para a concepção do «cavalo» terá tido a sua origem numa arma mais prosaica, como um aríete, ou até mesmo numa torre de assalto. Todavia, devido à forte associação que os Troianos tinham com o cavalo, na criação de Homero a arma de cerco terá sido materializada num equídeo.

⁸⁹² FIELDS, *Troy c. 1700-1250 BC*, p. 51.

⁸⁹³ Idem, p. 52.

2.3. O último apogeu e o declínio do carro de guerra no Médio Oriente: Elamitas e Assírios

A primeira gravura de um carro de guerra em contexto assírio data do reinado de Ninurtatukultiassur (c. 1133 a. C.⁸⁹⁴): era um veículo ligeiro, aberto na retaguarda e nos lados, com duas pequenas rodas com seis raios cada e puxado por dois cavalos⁸⁹⁵; na plataforma estavam dois militares⁸⁹⁶, um auriga e um soldado combatente. Posteriormente, no reinado de Assurnasírpal I (c. 1049-1031 a. C.⁸⁹⁷), no «Obelisco Branco»⁸⁹⁸, vêm-se várias imagens de carros de guerra⁸⁹⁹ tipologicamente idênticos ao representado no selo cilíndrico de Ninurtatukultiassur.

Neste monólito, estão gravados veículos com dois militares, com o combatente a segurar o arco e flecha; adjacente ao carro, verifica-se também a presença de aljavas para as flechas, um suporte para o estandarte e toda a parafernália que está, normalmente, associada a uma arma deste tipo, sendo aqui de notar o sistema de atrelagem⁹⁰⁰. A informação iconográfica é bastante dispersa

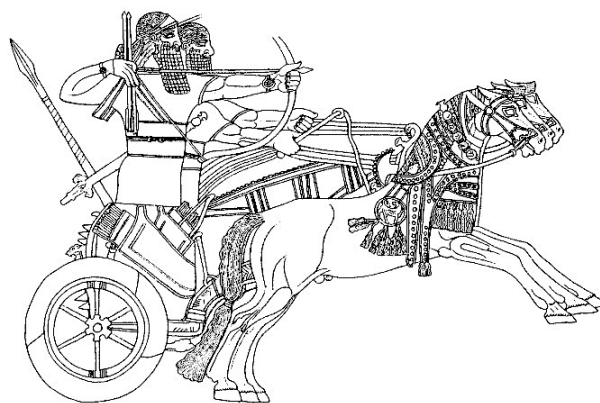


Imagem 31 - Carro de guerra do reinado de Assurnasírpal II [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Assyrian Trigas and Russian Dvoikas», *Iraq*, p. 97].

no tempo, desde 1133 a. C. a 884 a. C., pois existem apenas três reinados assírios com murais de carros de guerra; este facto dificulta a interpretação evolutiva desta arma no Norte da Mesopotâmia durante a fase de transição do período Médio Assírio para o Império Neo-Assírio.

A maior quantidade de informações (Imagem 31) provém do reinado de Assurnasírpal II (c. 884-859 a. C.⁹⁰¹), onde estas gravuras são divididas em cinco categorias diferenciadas

⁸⁹⁴ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

⁸⁹⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 45.

⁸⁹⁶ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 56.

⁸⁹⁷ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

⁸⁹⁸ Este obelisco descoberto em 1853 é feito de pedra calcária branca; cf. PITTMAN, «The White Obelisk and the Problem of Historical Narrative in the Art of Assyria», *The Art Bulletin*, 78, 2, pp. 334-335; NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 63.

⁸⁹⁹ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 56; PITTMAN, «The White Obelisk and the Problem of Historical Narrative in the Art of Assyria», *The Art Bulletin*, 78, 2, pp. 336-338.

⁹⁰⁰ Com a excepção do número de cavalos, o carro de guerra assírio assemelha-se bastante ao que estava presente no Egipto.

⁹⁰¹ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

pelos seus contextos: as cenas de caça⁹⁰²; situações de cerco⁹⁰³; a travessia de rios⁹⁰⁴; em contexto de parada ou de retorno com um espólio de guerra; e por fim em batalha⁹⁰⁵. Esta última é, naturalmente, a situação que mais interessa explorar nesta análise e é, também, a temática mais representada na iconografia assíria, se bem que esteja muito centrada em imagética de perseguições a inimigos em fuga⁹⁰⁶.

Sabe-se que os primeiros modelos eram pequenos, as rodas teriam 61 cm de diâmetro, com seis raios cada uma, e o eixo estaria na retaguarda da plataforma do carro⁹⁰⁷. Apesar de só haver fontes iconográficas de carros de guerra na Assíria a partir do século XII a. C., isto não implica que estes não existissem anteriormente. É inclusive muito provável que os monarcas anteriores a Ninurtatukultiassur possuísem esquadrões de carros de guerra nos seus exércitos (Imagem 32), pois esta era uma arma largamente difundida pelo Médio Oriente durante todo o segundo milénio a. C. e seria também, muitas das vezes, um factor essencial para o triunfo no campo de batalha.

Na fase de transição do segundo para o primeiro milénio a. C., verifica-se uma alteração morfológica nos carros de guerra na Assíria, transformações que acompanham também o surgimento do Império Neo-Assírio (Mapa 9): os veículos deixam de ser ligeiros⁹⁰⁸ e passam a demonstrar uma tipologia pesada aquando do reinado de Assurnasírpal II⁹⁰⁹. Esta nova arma tem duas rodas robustas com seis raios cada, compostas por duas circunferências, uma interior e outra exterior. Observa-se um «escudo» circular na retaguarda, as faces laterais já

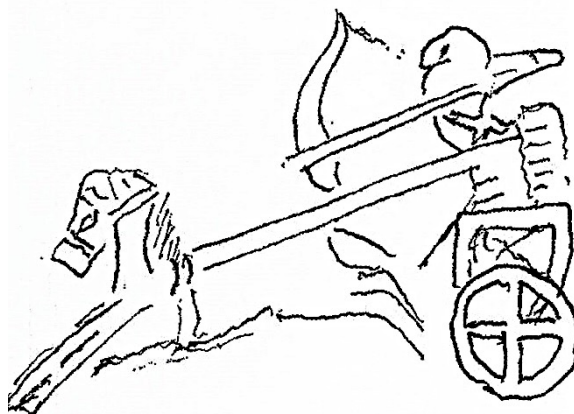


Imagem 32 - Carro de guerra assírio do reinado de Ninurtatukultiassur, c. 1133-1132 a. C. [retirado de NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 66].

⁹⁰² Neste contexto, o rei assírio é representado em cima do seu carro a matar leões ou bois com o seu arco e flecha; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 56.

⁹⁰³ Menos frequente nesta situação, o carro de guerra deve ter apenas uma função simbólica e de associação ao poder real, pois esta é uma arma pouco eficaz em caso de cerco; cf. *Ibidem*.

⁹⁰⁴ Numa cena estão representados três carros de guerra (um deles pertence ao monarca) a subir para um barco para transpor um rio (o autor sugere que o curso de água em questão é o Eufrates). No que concerne aos cavalos, estes surgem a nadar agarrados por cordas à popa da embarcação. Seria possível os cavalos atravessarem assim o curso de água? Porque não embarcá-los? Haveria certamente alguma relutância por parte destes equídeos em entrar para estas embarcações, levando os assírios a optar pela travessia do rio a nado; cf. *Ibidem*.

⁹⁰⁵ *Idem*, p. 57.

⁹⁰⁶ *Ibidem*.

⁹⁰⁷ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 45-46; KEEGAN, *War and Our World*, p. 29.

⁹⁰⁸ Como foi referido, esta era uma tipologia característica do reinado de Ninurtatukultiassur.

⁹⁰⁹ NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 63.

apresentam protecções⁹¹⁰, garantindo assim a segurança dos militares. Conforme os carros se foram tornando mais robustos, a sua vanguarda foi ficando cada vez mais circular, realidade explicada pela adição de mais um soldado à plataforma, o portador de escudo⁹¹¹. Em que altura passa o carro de guerra assírio a levar três militares? O reinado de Assurnasírpal II parece ter sido o período onde houve, inicialmente, uma coexistência de dois modelos: com dois militares e com três soldados (um auriga e um soldado combatente; um auriga, um soldado combatente e o portador de escudo respectivamente)⁹¹².

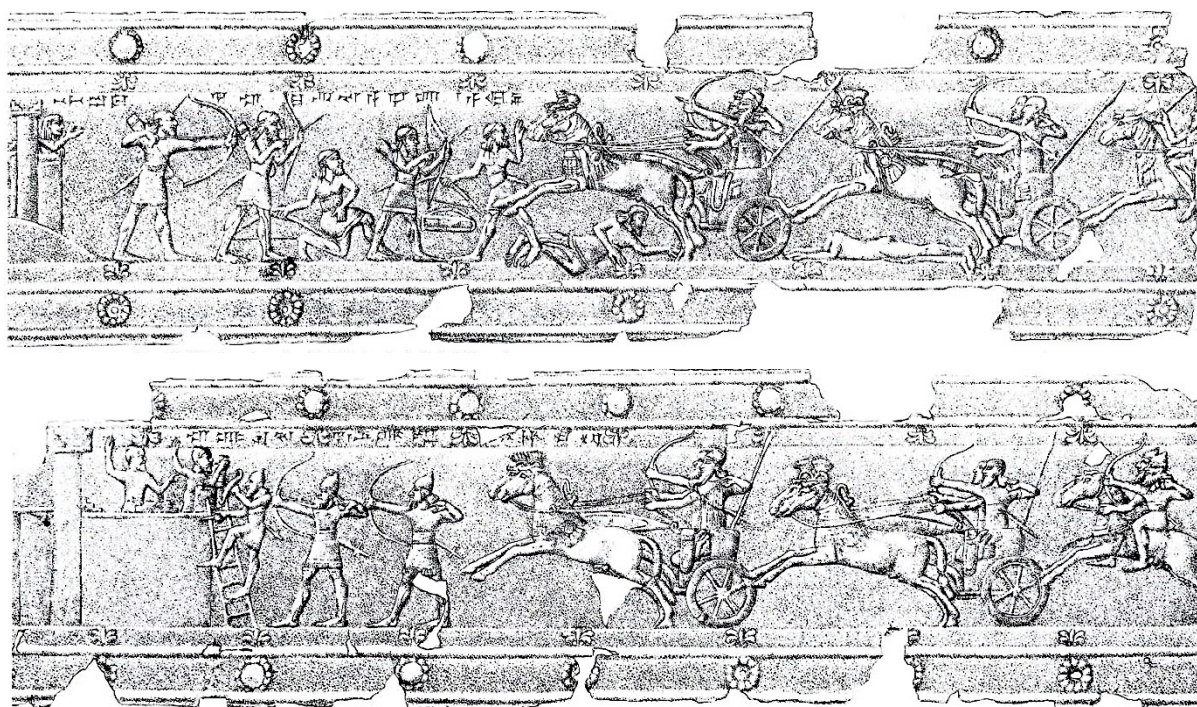


Imagem 33 - Detalhes das Portas de Balauat do reinado de Assurnasírpal II evocando as campanhas contra Bit-Adini (primeiro exemplo) e contra o Hatti (segundo exemplo) [retirado de CURTIS e TALLIS, *The Balawat Gates of Ashurnasirpal II*, p. 111].

O arco e flecha (o próprio carro preserva as aljavas já presentes na tipologia anterior) é a arma mais utilizada, mas também os dois machados junto ao carro sugerem que o combatente, em caso de necessidade, poderia entrar num combate corpo a corpo. Ainda sobre o armamento, o autor Tamás Dezső considera que a haste existente na retaguarda do carro era uma lança⁹¹³, e apesar de esta interpretação ser legítima, a posição da «arma» surge algo desconexa em relação ao militar. Naturalmente, este factor pode ser apenas uma técnica artística, mas não

⁹¹⁰ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 56.

⁹¹¹ Segundo Fabrice De Backer, estes militares estavam na retaguarda do carro e a sua adição deveu-se ao melhoramento do índice de tiro ao arco; cf. DE BACKER, «Siege-Shield and Scale Armour. Reciprocal Predominance and Common Evolution», *Historiae*, 8, p. 7; FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 394.

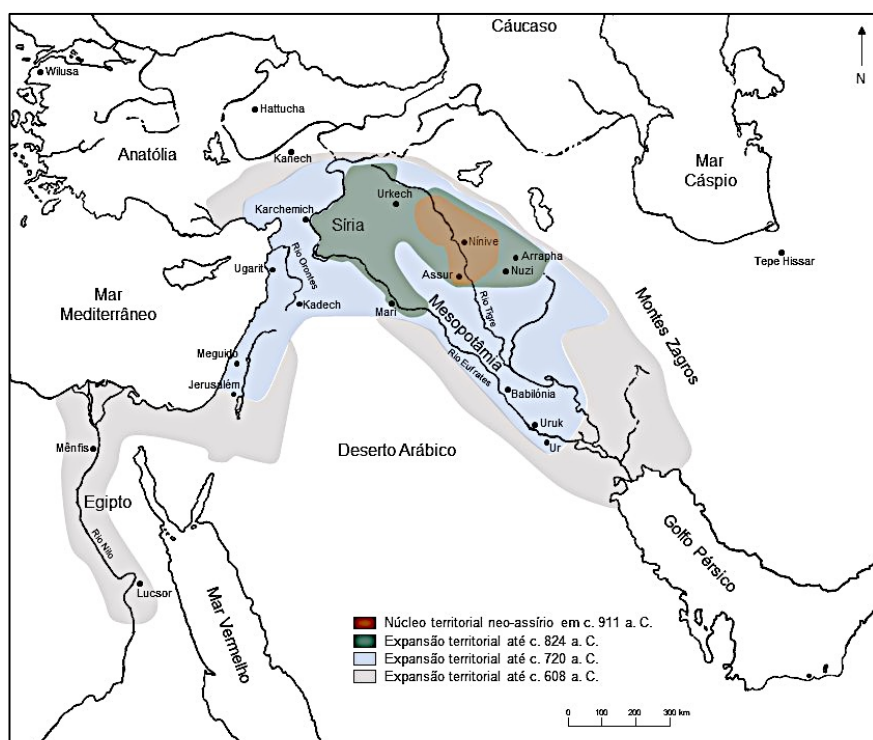
⁹¹² O portador de escudo possuía, geralmente, um escudo redondo de bronze com espigões e decorado com motivos faunísticos; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 57.

⁹¹³ Idem, p. 56.

poderá ser este objecto um estandarte? Seriam dardos⁹¹⁴? Conhecemos a presença de estandartes em outros contextos, realidade possível para os carros assírios.

Embora os carros de guerra assírios com dois ou três militares tenham coexistido cronologicamente, estes parecem ser de categorias diferentes dentro do próprio exército dos monarcas assírios. Nas faixas de bronze nas «Portas de Balauat» (Imagem 33) de Salmanasar III (c. 858-824 a. C.⁹¹⁵), surgem três tipos distintos de carros de guerra: o carro real, o carro do porta-estandarte e o carro de guerra dos esquadrões. Segundo o autor Tamás Dezső, numa cena onde estão as três categorias representadas, os carros de guerra dos esquadrões apenas transportavam dois soldados⁹¹⁶. Então a presença de três militares seria exclusiva do carro real e do carro do porta-estandarte?

A iconografia sugere tal interpretação, embora a falta de mais dados concretos façam com que a questão tenha de ficar em aberto. Por que razão os Assírios sentiram a necessidade de modificar os seus carros de guerra? Esta evolução é verificada em todos os reinados dos quais temos



Mapa 9 - Mapa da extensão territorial dos Império Neo-Assírio desde a sua formação até ao seu fim.

informações relativas a esta questão, sendo talvez a única excepção o rei Salmanasar III, que parece ter tido a preocupação de reduzir o peso e o tamanho dos seus carros de guerra. É-nos difícil responder com certezas sobre quais foram as razões para este progressivo aumento da proporção, mas uma possibilidade prender-se-á com a necessidade de aumentar a cadência de

⁹¹⁴ Duncan Noble sugere que os carros de guerra assírios podiam incluir também dardos; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 48.

⁹¹⁵ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

⁹¹⁶ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 58. Durante o reinado de Salmanasar III parece haver um retorno às tipologias anteriores, pois verifica-se que a equipa de cavalos passa de três animais para dois e o mesmo no que diz respeito aos militares no carro, embora continue a haver uma coexistência do modelo com três militares; com Salmanasar III, a tipologia de dois militares torna-se, novamente, mais preponderante; cf. NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 64.

tiro dos militares presentes nos carros de guerra; por outro lado, a necessidade de uma maior protecção dos efectivos, realidade colmatada, à partida, pela adição do portador de escudo. Estas novidades obrigaram, inevitavelmente, os Assírios a construir carros maiores, mais pesados, mais robustos e mais estáveis⁹¹⁷.

No reinado de Sargão II, em representações onde o carro real se afigura estar em combate, é possível verificar o aparecimento de duas novas variações⁹¹⁸:

1 – O rei, um auriga e dois portadores de escudo⁹¹⁹.

2 – O rei, um auriga e um portador de escudo (sendo que este maneja dois escudos⁹²⁰).

No primeiro caso, a adição de mais um militar na plataforma do veículo e no segundo modelo o portador de escudo usar dois escudos, equivalendo, assim, ao primeiro modelo, mostram que durante o final do século VIII a. C. os oficiais do exército assírio sentiram a necessidade de aumentar os elementos defensivos existentes nos carros de guerra. No entanto, não há informações sobre se estes novos elementos foram também adicionados às restantes tipologias de carros de guerra assírios.

O sistema de tracção destes veículos era composto por cavalos⁹²¹, ligados ao veículo por um jugo. Segundo Duncan Noble, a maioria destes equídeos ia ser utilizada como animais de tiro nos carros de guerra, pois aquando do reinado de Assurnasírpal II ainda não havia estribos e selas na Assíria – uma tecnologia que tornava a cavalaria segura para o militar que estivesse a montar o cavalo⁹²². A iconografia do reinado de Assurnasírpal II representa, normalmente, três cavalos para cada carro de guerra, ainda que a presença de quatro rédeas

⁹¹⁷ NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 64; MÜHL, «“Metal makes the wheel go around”: The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», *AÖYPMATA: Critical Essays of the Archaeology of the Eastern Mediterranean in Honour of E. Susan Sherratt*, p. 165.

⁹¹⁸ DEZSÖ, *The Assyrian Army*, 66; FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 394.

⁹¹⁹ Por vezes, um destes portadores de escudo podia arremessar dardos em detrimento do uso do escudo; cf. MÜHL, «“Metal makes the wheel go around”: The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», *AÖYPMATA: Critical Essays of the Archaeology of the Eastern Mediterranean in Honour of E. Susan Sherratt*, p. 165; PRITCHARD, *ANET*, pp. 284-285.

⁹²⁰ Os escudos podiam também ser decorados com motivos geométricos; cf. DEZSÖ, *The Assyrian Army*, p. 66.

⁹²¹ Depois do reinado de Tukultiniruta II, começou a surgir uma protecção para a cabeça do cavalo, pois este é bastante sensível a golpes na cabeça; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 46. Segundo Mary Aiken Littauer, no reinado de Assurnasírpal II o jugo utilizado era, essencialmente, idêntico ao presente nos carros de guerra egípcios durante o século XIV a. C., bem como noutros presentes no sul da Mesopotâmia e nos territórios elamitas. Morfologicamente este era fino e curvo; cf. LITTAUER, «New Light on the Assyrian Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 247.

⁹²² NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 44.

sugira a presença de um animal extra⁹²³. Em situações onde surgem apenas três cavalos e duas rédeas, Mary Aiken Littauer sugere que esta anomalia é um problema iconográfico, pois os artistas assírios tiveram dificuldade em desenvolver uma técnica de representação dos carros de guerra⁹²⁴. Há inúmeras referências a equídeos como forma de pagamento de tributos: sendo o cavalo um elemento essencial no carro de guerra, é natural que fosse um factor tido em conta por parte dos reis assírios⁹²⁵. Vejam-se os seguintes excertos⁹²⁶:

«[...] Eu recebi cavalos como tributo deles, quebrados ao jugo. [...]»

«[...] Eu coloquei a terra toda sob o meu controlo, e um tributo de cavalos, e prata, e ouro, [...] eu coloquei sobre eles. [...]»

Estes excertos, o primeiro datável do reinado de Tiglatpileser I (c. 1114-1076 a. C.⁹²⁷) e o segundo de Assurnasírpal I, mostram que esta era uma prática recorrente no final do segundo milénio a. C. e algo que se irá prolongar no primeiro milénio a. C.⁹²⁸ Receber cavalos, mas também carros de guerra como tributo era, estrategicamente, essencial para a manutenção dos esquadrões de carros de guerra que compunham as linhas do exército assírio; estes tributos eram enviados, especialmente, para territórios onde era forte a criação de cavalos. Para além dos tributos, a Assíria conseguia capturar bastantes animais a partir dos espólios de guerra⁹²⁹, como se pode ver na descrição feita durante o reinado de Salmanasar III⁹³⁰:

«[...] Eu derrotei em batalha 10 000 dos seus soldados mais experientes e assumi controlo dos seus carros de guerra, [...] Eu destruí os seus carros de guerra, [...] Eu retirei-lhe 1121 carros de guerra, [...] Eu lutei com ele e derrotei-o, retirando os carros de guerra do seu acampamento. [...]»

Há ainda que mencionar a própria criação interna destes animais⁹³¹, se bem que esta não fosse a fonte mais volumosa de fornecimento de cavalos, pois a quantidade de referências ao pagamento de tributos com estes animais e, também, a obtenção por parte dos espólios de guerra sugere que estas duas realidades seriam as mais proveitosas para a Assíria. Quando se observam

⁹²³ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 56. A mesma situação é verificada igualmente no caso do selo cilíndrico de Ninurtatukultiassur, onde está apenas representado um cavalo, embora certamente que existiriam dois; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 45.

⁹²⁴ LITTAUER, «New Light on the Assyrian Chariot», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 248.

⁹²⁵ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 62.

⁹²⁶ PRITCHARD, *ANET*, p. 275 [trad. nossa]; BUDGE, *AKA*, p. 310, [trad. nossa].

⁹²⁷ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

⁹²⁸ PRITCHARD, *ANET*, p. 282.

⁹²⁹ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, pp. 62-63.

⁹³⁰ PRITCHARD, *ANET*, p. 280 [trad. nossa].

⁹³¹ No seguinte excerto é feita referência a um criador de cavalos: «[...] 2. O criador de cavalos não deve vender (o animal) tanto por dinheiro (ou por) [...] sem perguntar ao seu dono; ele não deve [...] fora das suas mãos; o criador da criação e o receptor (do animal) [...] animal que ele vendeu [...] (visto que ele é um ladrão), eles devem mutilar a sua face; eles devem [...]»; cf. Idem, pp. 187-188 [trad. nossa].

as formas de aquisição dos carros de guerra, estas são bastante idênticas às mencionadas sobre os cavalos⁹³². É importante referir apenas que aqui o carro também criou economias de escala, o que fez que vários sectores do tecido produtivo da sociedade desenvolvessem artigos específicos para esta arma além de ofícios tal como, por exemplo, de carpinteiros⁹³³, de metalurgistas, de criadores de cavalos, entre outras profissões e manufacturas⁹³⁴.

Pelo menos desde o reinado de Assurnasírpal II e dos seus sucessores que os cavalos⁹³⁵ utilizados nos carros de guerra são altamente couraçados. Este tipo de protecção está também representado em murais de Tutmés IV, onde este e os seus cavalos surgem armados, aquando de combates contra carros de guerra mitânicos, cujos equídeos surgem, igualmente, couraçados⁹³⁶; esta representação prova que este tipo de protecção estava presente no Médio Oriente e no Egipto, pelo menos desde o século XIV a. C. Assim, é plausível admitir que este tipo de armadura possa preceder o reinado de Assurnasírpal II na Assíria. Seria a preocupação de armar defensivamente transversal a todos os elementos que compunham os esquadrões de carros de guerra do exército assírio? Ou seria um factor de riqueza e só os mais abastados podiam utilizar estas couraças nos seus animais?

Actualmente, é-nos desconhecido se haveria carros de origem privada na Assíria, pois os veículos que pertenciam à monarquia estão relativamente bem atestados. A presença de esquadrões de carros estrangeiros nas linhas de Sargão II mostra que, pelo menos, uma parte das forças seria «estatal» e guardada em arsenais reais⁹³⁷.

Durante o século VIII a. C., no reinado de Tiglatpileser III (c. 744-727 a. C.⁹³⁸), os carros de guerra adquirem uma roda ainda mais robusta com oito raios⁹³⁹, e as circunferências tornam-se desproporcionais, pois o círculo exterior ganha uma espessura bastante maior; surgem também quatro cunhas de metal colocadas nos dois pólos da roda. Qual a razão de anexar estes calços à roda? Provavelmente, o aumento do tamanho do objecto móvel e a desproporção que as duas circunferências apresentavam deverão ter tornado a roda instável; assim, esta terá sido

⁹³² DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 64.

⁹³³ Veja-se a seguinte inscrição: «[...] depois Kittî-ili, o construtor de carros de guerra.»; cf. POSTGATE, *The Governor's Palace Archives*, p. 119 [trad. nossa].

⁹³⁴ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 148.

⁹³⁵ A presença destas armaduras é, relativamente, transversal a todo o primeiro milénio a. C. assírio. A título de exemplo, de murais palacianos de Tiglatpileser III chegam-nos informações iconográficas de carros de guerra com cavalos couraçados; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 65.

⁹³⁶ Estas armaduras eram reforçadas por medalhões colocados sobre as partes mais vulneráveis do animal, o pescoço e a retaguarda. Num mural egípcio datável do reinado de Tutmés IV, vêem-se os cavalos mitânicos couraçados a fugir com flechas presas à armadura na parte lateral. Esta representação pode evidenciar que estas eram as zonas onde a armadura do cavalo era mais frágil; cf. Idem, p. 58.

⁹³⁷ LEICHTY, *The Royal Inscriptions of Esarhaddon, King of Assyria (680-669 BC)*, p. 33.

⁹³⁸ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

⁹³⁹ DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 65.

uma das soluções encontradas para resolver este problema⁹⁴⁰. A «caixa» do veículo passou a ter as aljavas na parte frontal da plataforma, sugerindo que esta mesma parte passou a ser mais rectilínea e não tanto de formato circular. Para Duncan Noble, estas modificações não trouxeram grandes melhorias aos carros de guerra assírios⁹⁴¹.

É no momento de transição do século VIII a. C. para o século VII a. C. que se começa a observar um decréscimo da importância do carro de guerra na Assíria, e de uma forma geral por todo o Médio Oriente. A falta de representações iconográficas de carros de guerra em murais datáveis do reinado de Senaquerib (c. 704-681 a. C.⁹⁴²) sugere que terá sido nesta época que a cavalaria⁹⁴³ se sobrepôs definitivamente à utilização de esquadrões de carros de guerra⁹⁴⁴; contudo, isto não implica que o carro de guerra tenha desaparecido drasticamente dos campos de batalha onde os exércitos assírios se colocavam⁹⁴⁵.

Este terá sido um processo longo, onde a arma de cavalaria foi progressivamente provando as vantagens, naturalmente com o auxílio do surgimento de novas tecnologias, que tornavam o carro cada vez menos vantajoso em certos teatros de guerra⁹⁴⁶. O processo de decadência do uso de veículos na guerra não foi unicamente devido ao menor custo e à maior mobilidade que a cavalaria apresentava⁹⁴⁷, foi também porque o carro de guerra assírio desta fase, em consequência da presença de três a quatro militares, terá obrigado a despender mais efectivos e inevitavelmente tornou o carro mais pesado; todos estes factores terão contribuído para uma arma menos eficaz nos campos de batalha. A evolução foi sempre mais focada no processo defensivo do carro de guerra do que na projecção ofensiva desta mesma arma⁹⁴⁸. Progressivamente, o carro de guerra terá passado a ter uma importância sobretudo simbólica (valência que já tinha anteriormente) e não tanto de cariz militar.

⁹⁴⁰ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 50-51.

⁹⁴¹ Idem, p. 51.

⁹⁴² FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

⁹⁴³ Já presente e utilizada pelo Império Neo-Assírio desde o século IX a. C. na guerra, a arma de cavalaria era utilizada, essencialmente, como um elemento de escaramuça inicial contra os inimigos e como batedores; cf. DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 11.

⁹⁴⁴ Apesar das ausências iconográficas, existe pelo menos uma inscrição onde este rei refere que foi combater no seu «excelente carro de guerra, que esmaga o inimigo, na raiva do meu coração»; cf. Idem, p. 381. FAGAN, «“I fell upon him like a furious arrow”: toward a reconstruction of the Assyrian tactical system», *NPAW*, pp. 84-85 [trad. nossa].

⁹⁴⁵ DEZSÓ, *The Assyrian Army*, p. 67.

⁹⁴⁶ A opção de aumentar a robustez dos carros assírios pode estar relacionada com a geografia para onde as campanhas estavam a ser direccionadas. Se o terreno fosse mais acidentado, um carro de guerra mais pesado e resistente seria mais indicado; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 52.

⁹⁴⁷ FAGAN, «“I fell upon him like a furious arrow”: toward a reconstruction of the Assyrian tactical system», *NPAW*, p. 85.

⁹⁴⁸ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 394.

Um claro exemplo deste aumento de tamanho⁹⁴⁹ e peso são as representações iconográficas de carros de guerra durante o reinado de Assurbanípal (c. 669-631 a. C.⁹⁵⁰); aqui, o carro terá adquirido uma maior plataforma para albergar os quatro militares, e as rodas de oito raios tornaram-se também maiores; a altura do veículo terá chegado a cerca de um metro e setenta de altura⁹⁵¹. A tripulação estava organizada no modelo anteriormente referido: um auriga, um combatente e dois portadores de escudo⁹⁵².

O peso do carro obrigou a que fosse aumentado o número de animais de tiro a puxar estes veículos (Imagem 34); assim, durante o reinado de Assurbanípal, o carro de guerra passou a ter, definitivamente, quatro cavalos como animais de tracção⁹⁵³, transformando-o numa quadriga, embora seja importante referir que esta realidade já se verificava, ocasionalmente, em fases anteriores, como é exemplo o reinado de Sargão II.

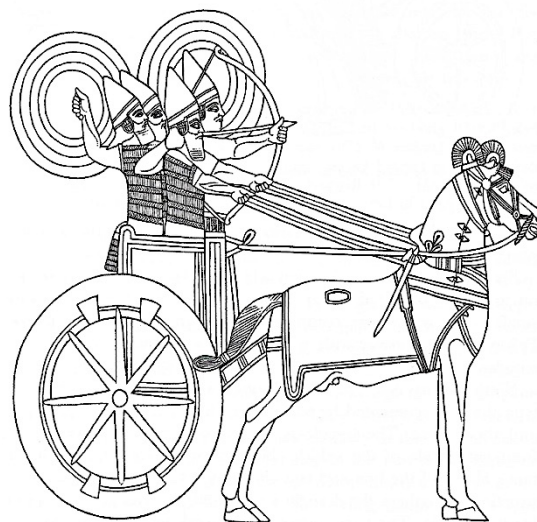


Imagem 34 - Detalhe de um mural neo-assírio do reinado de Assurbanípal mostrando quatro guerreiros num carro [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Kampfwagen B. Archologisch», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 34].

Inevitavelmente, com estas modificações, o carro assírio passou a ser, sobretudo, um elemento simbólico e de prestígio, realidade confirmada pelos relevos da batalha do rio Ulai (c. 653 a. C.), que opôs as forças neo-assírias de Assurbanípal e o exército elamita, onde se observa uma completa ausência de esquadrões de carros de guerra nos contingentes neo-assírios em detrimento da cavalaria, enquanto no lado elamita ainda os encontramos.

Os veículos elamitas eram tipologicamente bastante diferenciados dos modelos que ao longo do segundo e primeiro milénios a. C. foram aparecendo no Médio Oriente e no Egipto: estes tinham entre doze e dezasseis raios por roda, e a estrutura consistia apenas numa plataforma sem quaisquer defesas laterais ou frontais, sendo a única excepção dois elementos

⁹⁴⁹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 52.

⁹⁵⁰ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615; GARELLI, «Note sur l'évolution du char de guerre em Mésopotamie jusqu'à la fin de l'empire assyrien», *Problèmes de la guerre em Grèce ancienne*, pp. 291-295.

⁹⁵¹ *Ibidem*; MÜHL, «“Metal makes the wheel go around”: The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», *AΘYPMATA: Critical Essays of the Archaeology of the Eastern Mediterranean in Honour of E. Susan Sherratt*, p. 165.

⁹⁵² Todos os militares usavam armaduras e elmos pontiagudos; cf. DEZSÖ, *The Assyrian Army*, p. 68.

⁹⁵³ A adição de cavalos não implica necessariamente que o carro se tornasse mais rápido, pelo contrário, a colocação de mais cavalos tornava o veículo mais lento. A necessidade de adicionar animais de tiro deveu-se, essencialmente, a que o anterior número de equídeos não seria suficiente para puxar o, agora mais pesado, carro de guerra assírio; cf. NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 63.

semicirculares junto às duas rodas, para protecção dos próprios militares. Esta arma seria ainda puxada por dois a quatro cavalos e tripulada por quatro militares: um auriga sentado e mais três arqueiros. Segundo Duncan Noble:

«[...] this chariot that belonged to the Elamites is so unusual, so technologically inefficient and Archaic, and unlike any other horse-drawn fighting vehicle, that one must feel compelled to ask what are its antecedents. [...]»,

Sugere este autor que tipologicamente o carro elamita era bastante próximo dos observados em Lhaschen, na Arménia e no Extremo Oriente (China)⁹⁵⁴.

O peso adquirido pelos veículos neo-assírios, originado pela necessidade de aumentar o número de ocupantes na plataforma do carro, tê-lo-á tornado ainda mais dispendioso, pois com a necessidade de adicionar militares o carro teve, naturalmente, de ficar maior e mais pesado, logo foi necessário atrelar também mais animais de tiro. Todos estes factores terão tornado o carro de guerra bastante caro⁹⁵⁵ e, num contexto onde a cavalaria estava cada vez mais eficiente, este perdeu a sua proeminência na guerra; a própria cavalaria terá sido uma das razões para a necessidade de adicionar mais elementos ao carro. Veja-se que, de uma forma geral, as preocupações dos oficiais assírios foram de aumentar o coeficiente defensivo com a presença de dois portadores de escudo⁹⁵⁶ e não o ataque.

A cavalaria terá tornado a guerra ainda mais móvel do que a que tinha sido instaurada aquando do surgimento do carro de guerra ligeiro nos inícios do segundo milénio a. C. Há, no entanto, que ter em conta também que, ao longo do tempo, as sociedades do mundo pré-clássico terão desenvolvido tácticas para contrariarem a superioridade que a presença de esquadrões de carros dava aos exércitos que os possuíam⁹⁵⁷.

Por fim, há que analisar brevemente a presença do carro de guerra nas regiões a norte da Assíria, mais concretamente no reino do Urartu, entre os séculos XIX e VII a. C. O carro desta região apresentava-se, normalmente, com um formato rectangular⁹⁵⁸, com protecções em todos os lados da «caixa» do veículo; as rodas eram robustas, com cerca de seis a oito raios por cada (muito à imagem do carro neo-assírio), e o seu eixo fixado na retaguarda do veículo. Aqui, os carros levavam por três efectivos, um auriga e dois soldados combatentes com arco e flecha, sendo também provável que um destes militares usasse um escudo. O sistema de tracção era

⁹⁵⁴ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 63-64.

⁹⁵⁵ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 394.

⁹⁵⁶ DE BACKER, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», *Ugarit-Forschungen*, 41, p. 3.

⁹⁵⁷ Jz 4.7 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 347. Jz 4.13-16 *apud Ibidem*.

⁹⁵⁸ Há apenas uma excepção onde a plataforma do carro apresenta um formato em «D»; cf. GÖKCE e IŞIK e DEĞİRMENCIOĞLU, «On Urartian Chariots», *Chasing Chariots*, p. 109.

assegurado por uma equipa de quatro cavalos⁹⁵⁹, e a grande diferença que o carro urartiano apresenta em relação ao seu homólogo assírio será a posição do eixo. Inclusive, parece algo problemático colocar o eixo das rodas numa posição tão recuada, atendendo ao peso que esta tipologia de veículo teria, e embora este seja o modelo de representação do carro no Urartu, é de considerar a possibilidade de algum erro iconográfico.

⁹⁵⁹ GÖKCE e IŞIK e DEĞİRMENCIOĞLU, «On Urartian Chariots», *Chasing Chariots*, pp. 109-113.

CAPÍTULO III

OS ESQUADRÕES DE CARROS DE GUERRA: ORGANIZAÇÃO E COMANDO

Uma cadeia de comando eficaz e bem definida hierarquicamente é essencial para que um exército simétrico⁹⁶⁰ atinja o sucesso numa operação militar, pois esta iria influenciar o desempenho do exército no momento da batalha, mas também todos os restantes aspectos adjacentes a uma força armada. Sendo de destacar o processo de recrutamento, movimentação do exército em campanha, ou a linha de abastecimentos tão necessária para a sobrevivência de um contingente militar.

Como era constituído o sistema de comando de uma determinada força? Para os contextos do mundo pré-clássico, devido à fragmentação da informação, é-nos difícil estabelecer uma linha de comando concreta e completa. É possível, sim, indicar alguns cargos que permitem criar uma hierarquia militar plausível, mas parcial e sempre sujeita a questionamento. A organização das forças e a sua disposição táctica e estratégica no campo de batalha advém do pensamento estratégico de um determinado paradigma predominante ou de um alto oficial, que, dependendo do contexto em que uma determinada batalha se desenrolar, e que pode, ou não, sofrer alterações. Este oficial podia ser um comandante militar às ordens do monarca, e que normalmente estaria no topo da linha de comando. Apesar de ser esta a leitura implícita nas mais variadas fontes escritas e iconográficas do mundo pré-clássico, na sua maioria o monarca surge a comandar as forças na vanguarda do exército, e pronto para o combate. Esta, por sua vez, é uma visão que deve ser problematizada e há sempre que ter em conta a forte vertente propagandística que lhe está associada⁹⁶¹: por razões de segurança, e por possuir uma melhor percepção dos vários momentos da batalha, existe uma maior probabilidade de observarmos o monarca como o elemento estrutural de comando do exército nos conflitos de maior envergadura. Seja com o comando superior do rei ou de um comandante ou general,

⁹⁶⁰ Um exército simétrico caracteriza-se, essencialmente, por uma elevada homogeneidade entre os vários efectivos que compõem os contingentes de uma determinada força militar. Esta uniformidade estaria patente no armamento defensivo e ofensivo, no próprio aspecto dos soldados, desde o corte de cabelo igual até a tentativa (quando possível) de a altura entre estes ser bastante aproximada. Um exército simétrico apresenta uma forte, hierarquizada e organizada cadeia de comando, que pode ir do general/comandante até ao soldado mais baixo hierarquicamente. São, normalmente, bem treinados e demonstram a sua força maioritariamente na luta em grupo e não tanto no combate individual. Por vezes poderão ter em comum um totem ou uma divindade que, servirá como ponto de união mental entre os efectivos do exército.

⁹⁶¹ Esta realidade é especialmente evidente no Egipto.

uma hierarquia militar reflecte-se num sistema de comando mais vasto, subdividido em vários cargos (tanto administrativos como «de combate»). Abaixo do comandante principal, observamos que existem outros oficiais com funções «parecidas», mas agora confinadas a uma determinada secção ou unidade do exército, que normalmente pode estar dividida em ala direita, centro e ala esquerda, ou ainda em mais sub-divisões. Veja-se o seguinte excerto retirado dos «Arquivos de Nuzi»⁹⁶²:

«[...] Um [...] cavalo de Ipchahalu; um cavalo de Elhiptilla; um cavalo de Tamartae; um cavalo de Chennatati. Os cavalos destes dois mais [dois] homens [...] Um cavalo de Chukrapu; [um?] cavalo de Hachiya [...] que estavam sob o comando de Arupachah.
Muttakil (?) [...]. Estes três homens *malu* estavam sob o comando de Uahritae.
Tarmiya; Zike. Dois homens *malû*. Chukritechup; [...]techup. Dois homens *chukituhlu* que estavam sob o comando de Kawinni.
Pai-tilla, um *malû*; Kipali, um *chukituhlu*, que estavam sob o comando de Akipchenni.
Hanakka; Kaitechup filho de Akawatil; Akawatil filho de Pattiya. Três homens *malû*. Um cavalo de Tarmitilla filho de Turati; [todos] estavam sob o comando de Tiechurhe.
Chumulliya; Hutipcharri. Dois homens-*chukituhlu* que estavam sob o comando de Turartechup.
Um cavalo de Huttechup; um cavalo, Hutihamanna; um cavalo de Ehlitechup. Estes três homens estavam sob o comando de Chartechup.
Purnihu; Ehlitechup; Urhitechup. Estes três homens *chukituhlu* estavam sob o comando de Iiritilla.
[...] *chukituhlu*. Um cavalo, Hachipapu. [...] que estava sob o comando de Paitilla.
[...]riya, [que estava] sob o comando de Tehiptilla.
Techchuya, seu cavalo *malû*, sob o comando de Akiptachenni.
Hutipapu; Tupkitilla. Estes dois homens *malû* estavam sob o comando de Tarmitilla.
Nirpitechup, um *chukituhlu*, que estava sob o comando de Urhitilla.
Estes treze homens, seus cavalos a ser *malû*; estes [outros] dez homens, *chukituhlu*. Total: vinte e um [mais dois mais (?) homens] e um cavalo da [ala] esquerda que não vieram de volta da cidade de Zizza. [...]»

Neste trecho, notamos várias unidades de carros de guerra (realidade sugerida pelas referências aos cavalos), que terão sido colocadas na ala esquerda do exército, e que, por sua vez, eram comandadas por múltiplos oficiais. Seriam estes oficiais, efectivamente, do exército de Arrapha? Ou seriam aliados (ou mercenários) que forneceram contingentes para o conflito? Pela fonte, não é possível dar uma resposta concreta à problemática, mas ambas as possibilidades são credíveis, já que em outros contextos se observam casos idênticos⁹⁶³. Abaixo destes cargos «gerais», existem muitas outras funções, que irão ser abordadas e analisadas ao longo deste capítulo.

O desenvolvimento e a cada vez maior preponderância do carro de guerra durante o segundo milénio a. C., levou ao surgimento de unidades de veículos nos exércitos das sociedades pré-clássicas. Facto que nos remete para a seguinte questão: quantos veículos

⁹⁶² MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 55-56 [trad. nossa].

⁹⁶³ Veja-se o exemplo da batalha de Kadech e as muitas forças aliadas que o rei hitita tinha; cf. ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

compunham uma unidade de carros de guerra? Em primeiro lugar, são raros os exemplos apresentados pelas fontes que descrevem a composição de um esquadrão de carros. Por outro lado, a possibilidade de um esquadrão estar sempre completo é bastante improvável, pois há que ter em conta baixas, seja por falta de equídeos para a tracção, problemas com os próprios veículos, militares em trânsito, ou destacados para serviços específicos. Assim, qualquer quantificação apresentada será apenas uma estimativa do número de veículos que um determinado exército poderia apresentar, bem como a forma como estes carros de guerra eram distribuídos pelos esquadrões.

A maior ou menor dimensão de uma unidade de carros depende, naturalmente, daquilo de que uma determinada sociedade pode dispor para os produzir, comprar, manter e utilizar: à partida, uma potência como o Egipto, ou o Império Hitita, teria uma maior capacidade de colocar mais efectivos em combate do que uma cidade em rebelião, ou um reino de menores dimensões. Por conseguinte, a quantificação dos carros num exército está muito interligada à capacidade militar, económica e política de uma determinada região. Mas, apesar de ser esta a regra, existem excepções, que irão ser desenvolvidas mais à frente.

1. MESOPOTÂMIA

Nas sociedades mesopotâmicas do terceiro milénio a. C., o topo da hierarquia militar era, segundo as fontes, sempre ocupado pelo rei (o *lugal*)⁹⁶⁴. Era sobre o monarca que iria recair o dever de liderar as suas tropas para a batalha⁹⁶⁵, embora seja importante salvaguardar as prováveis dimensões propagandísticas associadas a este tipo de narrativas, que colocam o rei como militar que luta e lidera na vanguarda o seu exército. Para além do posicionamento do monarca na hierarquia militar, não existem quaisquer outras nomenclaturas que possam ser associadas aos exércitos das sociedades do terceiro milénio a. C., nem do período de transição para o milénio seguinte: sabe-se apenas que eram formados por unidades militares com sistemas de comando próprios e que, subsequentemente, estas deveriam corresponder a cargos mais elevados na chefia geral.

Durante o período Dinástico Inicial, as forças militares destas regiões seriam formadas, maioritariamente, por militares não profissionais, os quais eram chamados para os conflitos

⁹⁶⁴ Acompanhavam o rei alguns estandartes religiosos, que tornariam o acto militar uma actividade apoiada por várias divindades; cf. BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, p. 265.

⁹⁶⁵ *Ibidem*.

num processo sazonal⁹⁶⁶, sendo liderados por comandantes (*ugula*) e por capitães (*nubanda*)⁹⁶⁷. Estes últimos, para além de estarem relacionados com as funções militares, tinham também uma dimensão social e religiosa devido à sua associação com o templo de Bau⁹⁶⁸. Conhecem-se ainda mais dois títulos/cargos bastante gerais, mas que não permitem atribuir a estes quaisquer funções específicas: o «fixador do rei» (*shub.lugal*) e o «seguidor» (*aga.ush*)⁹⁶⁹. Segundo Nicholas Postgate, a primeira prova da presença de uma força militar permanente é do período acádico. Sargão refere que tinha cerca de cinco mil e quatrocentos soldados que terão sido alimentados por si⁹⁷⁰. Será este um indício de unidades permanentes? Parece forçado admitir tal realidade, pois em qualquer circunstância seria plausível que o rei ou o líder do exército tivesse de garantir a subsistência dos seus soldados, pelo menos em fases mais adiantadas das campanhas. Assim, apesar de possível, há que admitir que estas fossem, também, forças não permanentes ao serviço do poder real, inclusive o número de soldados referido afigura-se algo elevado para uma hipotética força permanente do terceiro milénio a. C.

Outro aspecto exclusivamente relacionado com os «carros» desta fase histórica, é o não conhecermos quaisquer tipos de oficiais, nem a forma como os esquadrões estavam organizados. Podemos, no entanto, supor que as unidades de veículos estariam dispostas em múltiplos de seis, ou seja, desde seis a sessenta, ou cento e vinte⁹⁷¹; inclusive, o pouco desenvolvimento que estes veículos apresentavam, associado à sua provável utilização em combate, leva-nos a questionar se existiria uma divisão concreta entre as forças apeadas e as unidades de veículos. A falta de dados não permite dar uma resposta, embora ambas as possibilidades devam ser contempladas. Há que referir ainda que, durante o período neo-sumério (Ur III), e apesar de grande parte das fontes ainda não estarem tratadas com profundidade, se sabe que durante esta fase existiria um complexo conjunto de oficiais,

⁹⁶⁶ A palavra *erin* era utilizada como referência tanto para o soldado como para o trabalhador; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 50.

⁹⁶⁷ *Ibidem*. Sabemos que para o período áureo de Mari, os capitães receberiam como pagamento pelos seus serviços, entre vinte a quarenta siclos e os generais (*shagin*) cerca de duzentos siclos; cf. LAFONT, «Hiérarchie Militaire», *DCM*, p. 381. Para mais informações relativas à hierarquia geral e composição dos exércitos para o período amorita na Babilónia, veja-se *Idem*, pp. 382-383.

⁹⁶⁸ POSTGATE, *Early Mesopotamia. Society and Economy at the Dawn of History*, p. 241.

⁹⁶⁹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 50.

⁹⁷⁰ POSTGATE, *Early Mesopotamia. Society and Economy at the Dawn of History*, p. 242.

⁹⁷¹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 50. Nos textos de Churruapak são referidos seiscentos soldados «a ir para a batalha»; cf. *Ibidem*. Estes números são confirmados pela descrição do conflito entre Enmetena de Lagach e Urukagina de Umma, batalha que resultou na derrota de Umma, que se viu obrigado a abandonar «sessenta equipas de asnos», algo que deveria dar sessenta «carros»; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 140.

organizados hierarquicamente, distribuídos por funções civis, religiosas e, acima de tudo, por funções militares⁹⁷².

Segundo Richard Gabriel, as unidades de carros de guerra mitânicos (*emanti*) eram compostas por cinco ou dez veículos⁹⁷³, que, por sua vez, seriam comandados por um oficial, o *emanthuhlu*, e estes teriam como oficial superior o «chefe *emanthuhlu*». Sabe-se ainda que o próprio monarca mitânico teria na sua guarda pessoal um contingente permanente de dez carros de guerra, conhecidos por *shepi sharri* («os pés do rei»). Devido à sua proximidade com o soberano, é provável que estes fossem os efectivos mais capazes do exército mitânico⁹⁷⁴ e, apesar de não haver menções a nenhum comandante deste esquadrão, que houvesse algum tipo de oficial com este cargo. Há também a presença de um oficial chamado *rab*, que, normalmente, tinha o nome do cargo associado a uma quantificação, sendo aqui de realçar os números cinco, dez e doze. É, presumível, que estes números indicassem o número de efectivos ou de carros que estavam sob o comando deste oficial⁹⁷⁵. Nos «Arquivos de Nuzi», datáveis do período mitânico, encontramos informações sobre o número de carros que não voltaram de um conflito que a fonte não especifica⁹⁷⁶. Admitindo que nessa fonte está descrito o número de veículos que se perderam na batalha, então houve perdas em ambas as alas, cerca de cinquenta e oito carros na esquerda e vinte e seis carros na direita, distribuídos por vários comandantes militares, que chefiariam cada esquadrão⁹⁷⁷. O excerto não refere se estas perdas foram elevadas para o exército de Arrapha. É difícil definir, a partir destes dados, um número exacto de carros em cada esquadrão mitânico ou de um vassalo deste sistema. Tendo em conta o contexto, o número de comandantes referidos na fonte (seis para cada ala) e admitindo que, em geral, a quantidade de carros seria idêntica em ambas as laterais do exército⁹⁷⁸, o número de veículos que deveriam

⁹⁷² OPPENHEIM, *Ancient Mesopotamia*, p. 155.

⁹⁷³ Outra possibilidade é uma organização em múltiplos de seis de tipologia suméria; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 89.

⁹⁷⁴ Idem, pp. 88-89.

⁹⁷⁵ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 89.

⁹⁷⁶ Este excerto, já apresentado no capítulo II, fala dos carros de Nuzi presentes nas alas das forças de Arrapha; nele é utilizado o verbo *alāku*, que para Maynard Maidman significa «ir» e «voltar», e que ele interpreta como sendo a ida dos esquadrões de carros para a batalha e a volta destes para a origem; cf. MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 37-38. Não será antes uma descrição da forma como estes carros eram utilizados? Em movimentos de ir e voltar para reparar e abastecer de flechas?

⁹⁷⁷ Idem, p. 38.

⁹⁷⁸ *Ibidem*; GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 89.

estar em cada uma seria entre sessenta⁹⁷⁹ a cento e vinte ⁹⁸⁰, tendo cada esquadrão entre dez a vinte carros. A presunção de que os esquadrões de carros de guerra em contextos mitânicos teriam estas quantificações foi baseada nos seguintes parâmetros:

- 1 – Dos seis comandantes referidos, em nenhum caso foram perdidos mais que dez veículos.
- 2 – Contexto económico e político de Arrapha.
- 3 – Quantificação total (84) dos carros perdidos em cada ala.
- 4 – Uma margem de erro de dez veículos para cada esquadrão (pois não sabemos qual o grau de perda que dez carros tinham sobre uma unidade destas características).

Para o contexto económico de um reino de menores dimensões, como era o caso de Arrapha, os números de carros referidos na fonte (cerca de cento e vinte a duzentos e quarenta) parecem coincidir com as próprias capacidades económicas que esta sociedade teria, e que não seriam muito elevadas quando comparadas com outras potências regionais como o Mitanni ou o Egipto⁹⁸¹. Estas contas podem ainda ser comparadas com outros contextos, desde logo com os aliados de Muwatalli presentes em Kadech, sendo de salientar um contingente de duzentos carros fornecidos pelo Mitanni. E importa referir que no confronto de Kadech, o reino de Mitanni já não apresentava a pujança militar que tinha na cronologia correspondente aos textos dos «Arquivos de Nuzi» aqui tratados⁹⁸².

Sabendo que entre 1500 a 1350 a. C. o carro mitânico transportava na sua plataforma dois efectivos, e tendo como base outros textos oriundos dos «Arquivos de Nuzi»⁹⁸³, onde são referidas as perdas de algumas armaduras corporais, tanto de soldados como de animais de tiro, podemos observar que os números relativos a estas perdas, mais concretamente as cento e vinte e oito armaduras, quando divididas por dois (o auriga e o combatente), chegam a um número

⁹⁷⁹ Num conflito junto à cidade de Zizza, as perdas na ala esquerda parecem corroborar estas quantificações, cerca de cento e vinte e oito soldados não voltaram; cf. MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 63-64. Visto que a fonte sugere que estes estavam relacionados com os carros de guerra, então este número deverá ser dividido por dois (devido ao número de soldados por carro), algo que resulta em sessenta e quatro veículos.

⁹⁸⁰ Para Robert Drews, as forças de carros de guerra durante o século XVII a. C. não seriam muito numerosas e raramente ultrapassariam os cem veículos, embora refira que no auge do Mitanni este teriam uma capacidade de aplicar cerca de mil veículos em combate; cf. DREWS, *The End of Bronze Age*, pp. 106-107.

⁹⁸¹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 87. DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 107.

⁹⁸² ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63. Certamente que deveria haver também carros de guerra mitânicos no contingente presente na batalha de Zizza, como de resto a onomástica dos oficiais e soldados apresentados sugere; cf. MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 52.

⁹⁸³ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 55-56; Idem, pp. 63-64.

aproximado de sessenta e quatro veículos na ala esquerda do exército de Arrapha, que sofreram danos e tiveram perda de equipamentos⁹⁸⁴. Este número é também confirmado pelas armaduras corporais usadas nos cavalos.

Comparando o número de perdas referidas nesta fonte, e no texto anteriormente analisado, verificamos que existem semelhanças no que diz respeito à quantidade de carros da ala esquerda que sofreram algum tipo de revés, o que fortalece a prova de haver cerca de sessenta a cento e vinte veículos em cada ala do exército. Há a realçar, novamente, que os números aqui apresentados são apenas estimativas e que estas quantificações podem, naturalmente, ser aumentadas ou diminuídas. Na seguinte tabela podemos confirmar, através do cruzamento de fontes (HSS XV, 14 + *EN* 10/3, 194⁹⁸⁵ e HSS XV, 29⁹⁸⁶), as perdas acima mencionadas:

Arsenal sob o comando de	ACH	ACC	<i>Parassannu</i>
Arupašah	10	10	A
Wahritae	10	(6 HSS XV, 29)	A
Kawinni	7	2	1
Akipšenni	8	3	SD
Tura[rtechup]	5	1	2
(Tiechurhe? HSS XV, 29)	14	2	1
(Chartechup? HSS XV, 29)	7	3	2
Iiritilla	5	1	2
Nan[te]chup	6	SD	SD
Tulipapu	8	4	1
Tarmip[tachenni]	8	4	2
(Paitilla? HSS XV, 29)	5	A	1
em falta	4	1	A
Kel[techup]	8	2	2
Akip[tachenni]	5	(2 HSS XV, 29)	SD
Tarmitilla	SD (5?)	(6 HSS XV, 29)	SD
Urhitilla	8	A	3
Kurmichenni	5	1	2
Total	128	48 (x2=96)	19 (x2=38)
Legenda: ACH – Armadura corporal para homem; ACC – Armadura corporal para cavalo; SD – Sem dados; A – Ausente; HSS XV, 29 – Dados complementares fornecidos pela fonte.			

Tabela 1 - Equipamentos perdidos por parte do exército de Arrapha depois da batalha de Zizza.

⁹⁸⁴ Isto não implica, necessariamente, que os carros de guerra em si tenham sido capturados ou destruídos.

⁹⁸⁵ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 63-64.

⁹⁸⁶ Idem, pp. 55-56.

Embora haja, para o Império Neo-Assírio, amplos registos de cargos e de funções militares relacionados com os carros de guerra, é-nos difícil interpretar concretamente os seus níveis hierárquicos e quais seriam as suas posições e as funções na cadeia de comando do exército. De uma forma geral, a hierarquia militar assíria estava organizada em quatro categorias⁹⁸⁷:

- 1 – O rei e a sua família;
- 2 – Governadores provinciais;
- 3 – Comandantes;
- 4 – Oficiais.

Os exércitos assírios⁹⁸⁸ caracterizavam-se por ser bastante heterogéneos⁹⁸⁹ e por isso é difícil presumir a existência de uma força padrão completamente instituída. Apesar desta realidade, é possível afirmar⁹⁹⁰ que os exércitos neo-assírios se organizavam, principalmente, já dentro do sector dos oficiais, em três cargos⁹⁹¹: o chefe dos dez, o chefe dos cinquenta e o chefe dos cem. A partir destes três cargos, pode-se traçar uma linha de comando onde o chefe dos dez está subordinado ao chefe dos cinquenta, e este, por sua vez está abaixo do chefe dos cem. Esta parece ser a linha hierárquica mais evidente. Vejam-se, por exemplo, e embora não haja qualquer relação cronológica e histórica, as legiões romanas, onde existe um centurião a liderar cada centúria; no caso da primeira coorte, esta é chefiada no campo de batalha pelo primeiro centurião, o *primus pilus*.

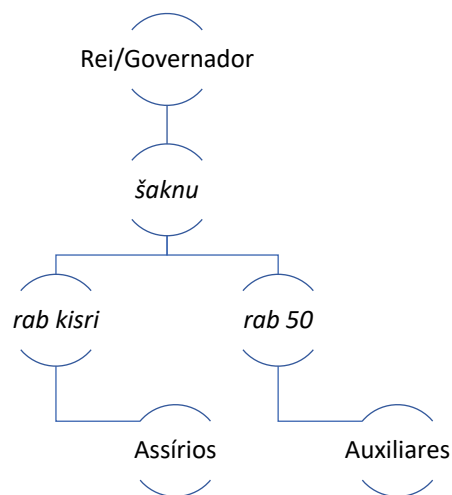
⁹⁸⁷ FALES, «The Assyrian Word for “(foot) soldiers”», *Biblical and Ancient Near Eastern Studies in Honour of Buxenay Oded*, p. 75.

⁹⁸⁸ As fontes escritas fornecem um total de quatro tipologias de unidades assírias: os carros de guerra, a cavalaria, os arqueiros e a infantaria; cf. FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 388.

⁹⁸⁹ Adiante irá ser tratada a questão das forças estrangeiras de carros de guerra.

⁹⁹⁰ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 388.

⁹⁹¹ DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, pp. 19-20. Alguns autores preferem utilizar o termo «comandante».



Esquema 1 - Modelo básico da hierarquia militar assíria [adaptado de POSTGATE, «The Invisible Hierarchy: Assyrian Military and Civilian Administration in the 8th and 7th Centuries BC», *The Land of Assur and the Yoke of Assur. Studies on Assyria: 1971-2005*, p. 344].

O termo *rab kisri* significa «comandante da hoste» ou «comandante das equipas», e teria sob o seu comando os militares de origem assíria integrados no contingente militar. O *rab 50*, ou o comandante dos cinquenta, parece estar no comando das tropas auxiliares, muito possivelmente de origem estrangeira. Acima destes haveria ainda um *šaknu*, um oficial que fazia a ligação entre estes comandantes e os oficiais superiores, onde estavam incluídos o rei e os governadores⁹⁹².

Para o reinado do enérgico Sargão II, as chamadas «Listas dos Cavalos», ou «Listas Equestres»⁹⁹³, providenciam alguns dados sobre as hierarquias e terminologias de cargos, referentes tanto aos carros de guerra, como também à cavalaria. Um dos textos desta lista (CTN III, n.º 99) surge como uma descrição vertical de alguns oficiais do exército assírio. Segundo Tamás Dezső, este texto pode ser dividido em quatro secções: a guarda montada (*mušarkisāni ša pēthal qurubte*); as unidades provinciais; os carros de guerra do palácio (*mušarkisāni ša GIŠ.GIGIR É.GAL*); e os oficiais dos estábulos (*šaknūte ša ma'assi*)⁹⁹⁴.

Dentro desta divisão, é possível distinguir três funções diferentes: tanto a «guarda montada» como os «carros de guerra do palácio» parecem ser forças de elite próximas do rei, enquanto as «unidades provinciais» eram contingentes de reduzida dimensão e os «oficiais dos

⁹⁹² POSTGATE, «The Invisible Hierarchy: Assyrian Military and Civilian Administration in the 8th and 7th Centuries BC», *The Land of Assur and the Yoke of Assur. Studies on Assyria: 1971-2005*, pp. 344-345.

⁹⁹³ Esta lista contém dois fragmentos com datações diferentes. O primeiro data de 716 a. C., e o segundo, com uma baliza cronológica mais ampla, data de 719 a 709 a. C.; cf. DALLEY, «Foreign chariotry and cavalry in the armies of Tiglath-Pileser III and Sargon II», *Iraq*, 47, p. 31.

⁹⁹⁴ DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 94; SANTOS, «Um Orçamento da Guerra na Antiga Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 52.

estábulos» tinham funções de cariz mais administrativo, embora, à partida, sejam militares. Estes figuram em grupos de quatro indivíduos e teriam a função de garantir o abastecimento e a organização dos equídeos; não estavam ligados a nenhuma unidade específica, o que sugere que podiam servir o exército na sua totalidade (cavalaria e os carros de guerra)⁹⁹⁵.

	I <i>Qurubtu</i> cavalaria	II Unidades provinciais	III Carros de guerra do palácio	IV Oficiais do estábulo
Unidades de comandantes	—	Por nome	—	Por nome
Altos oficiais	<i>Mušarkisāni</i>	<i>Rabûti</i>	<i>Mušarkisāni</i>	—
Oficiais	<i>Rab urâte</i>	<i>Rab urâte</i>	<i>Rab urâte</i>	<i>Rab urâte</i>

Tabela 2 - Correspondência entre as quatro unidades e os três grupos presentes nas «Listas Equestres» [adaptado de DEZSÖ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, Vol. XV, p. 94].

No que concerne unicamente aos oficiais, a hierarquia é dividida em três grupos: as unidades de comandantes, os oficiais superiores e os oficiais.

Na «guarda montada», apenas se verifica a existência de oficiais superiores e de oficiais, mas nas «unidades provinciais» todos os níveis hierárquicos estão presentes. Para os «carros de guerra do palácio», ocorre a mesma situação, patente na «guarda montada». Por fim, para os «oficiais dos estábulos»⁹⁹⁶, não há qualquer menção a oficiais superiores⁹⁹⁷. A ausência de comandantes nas unidades de cavalaria e de carros de guerra mencionadas pode ser explicada pela especificidade que ambas teriam dentro do exército assírio: a sua proximidade com o topo da hierarquia deve ter feito com que estas unidades fossem directamente comandadas por um oficial superior. Nos «oficiais dos estábulos», a carência de efectivos com patentes elevadas parece indiciar que este grupo não estaria numa posição elevada dentro da hierarquia militar.

Os dados sobre os cargos de chefia dos esquadrões de carros são bastante raros. *Rêš narkabâti* pode ser traduzido por «oficiais dos carros de guerra» ou por «oficiais dos grupos de carros de guerra», e este é o único cargo sobre o qual temos conhecimento no âmbito da chefia de esquadrões; a referência a «grupos» pode ajudar a apoiar a ideia da presença de porta-

⁹⁹⁵ DEZSÖ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 108.

⁹⁹⁶ Surgem quatro nomes de comandantes associados aos cargos de «oficial do estábulo»: *Šamaš-taklak*; *Šarru-ēmuran*; *Šēpē-Aššur*; *Aššur-šarru-usur*; cf. Idem, p. 95.

⁹⁹⁷ Idem, p. 94.

estandartes⁹⁹⁸. Acima destes oficiais estaria o «comandante das equipas do chefe eunuco», cargo mencionado em tabuinhas oriundas do Forte Salmanasar, onde há a referência a um militar com este estatuto, Nabudanninanni⁹⁹⁹. O «comandante das equipas», em acádico *rab urâte* ou *rab kisri*, é o elemento de comando no campo de batalha, e a partir deste seria feito todo o movimento táctico de carros de guerra. Num pequeno excerto oriundo de Forte Salmanasar¹⁰⁰⁰, é possível perceber que o *rab kisri* é um cargo imediatamente abaixo do *šaknu* oficial. Hierarquicamente acima deste estaria, mais uma vez, o «comandante das equipas do chefe eunuco», pois esta aparenta ser a ordem de importância dentro da hierarquia. Resta apenas saber se havia ou não mais alguns cargos intermédios.

Outra função presente nas «Listas Equestres» com o nome de *kallāpu* está associada a dois tipos de actividades: o serviço de estafeta e o de engenheiro militar¹⁰⁰¹. Estes dois cargos apresentam funções díspares entre si¹⁰⁰², pois em termos práticos parece que a primeira função mencionada estará mais próxima da cavalaria, enquanto a engenharia militar está mais relacionada com os carros de guerra.

Comparando estes dois modelos de guerra móvel, a cavalaria é, inevitavelmente, a força militar mais rápida, mais barata e a que se adapta melhor a terrenos difíceis. Assim, esta arma seria utilizada para o serviço de estafetas. Possibilitava, também, o uso de apenas um militar, enquanto o carro, à partida, necessitaria de mais indivíduos e de mais animais. Por outro lado, sabendo *a priori* que existem representações de carros de guerra em contexto de cercos, momento onde a engenharia militar era mais utilizada, teriam alguns dos efectivos presentes nos carros conhecimentos de engenharia militar? Admitindo que a presença de carros em contexto de assédios parece adquirir algum propósito, que não apenas o transporte de soldados para combaterem apeados no local de batalha. Aliás serviriam (tal como a cavalaria) para a garantia da eficácia do cerco, impedindo que o inimigo sitiado pedisse socorro, e protegeriam a extensa linha de comunicações e de abastecimentos do seu próprio exército.

O «dono do carro de guerra»¹⁰⁰³ é um título para o qual poucos dados possuímos para poder fazer uma análise concreta sobre o posto. Tamás Dezső refere que o termo LÚ.EN-GIŠ.GIGIR pode, também, ser traduzido por o «senhor do carro de guerra», ou até por «nobre».

⁹⁹⁸ DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, p. 23.

⁹⁹⁹ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 64.

¹⁰⁰⁰ Este termo não está apenas confinado aos carros de guerra. Parece estar, também, relacionado com a arma de cavalaria; cf. Idem, p. 32, 31 e 186.

¹⁰⁰¹ Idem, p. 34.

¹⁰⁰² *Ibidem*.

¹⁰⁰³ Existem também os títulos: «donos barbudos dos carros de guerra» e «donos dos *qurubtu*-carros de guerra»; cf. Idem, p. 31.

Este autor sugere que este possa ter sido, efectivamente, um membro da aristocracia assíria que possuía um carro de guerra e que lutaria em cima dele. E, se bem que não fosse membro das unidades regulares, estaria ligado aos oficiais do recrutamento e era comandado por um chefe eunuco.

No CTN 111, é referido que um «dono do carro de guerra» tinha vinte e quatro cavalos, mas apenas levou dez para a campanha¹⁰⁰⁴. Seria sempre esta a relação? Ou seja, o «senhor» deixaria mais animais de tiro nos seus estábulos do que aqueles que levaria para o combate.

Com um cariz administrativo, o termo *mušarkisu*¹⁰⁰⁵ parece remeter para um conjunto indeterminado de «profissões» ou funções, que estariam de algum modo relacionadas com o exército assírio, embora não se afigure que estes estivessem directamente ligados à guerra¹⁰⁰⁶. Seriam funcionários civis? Devido ao seu envolvimento e relativa posição na hierarquia, estes, aparentemente são militares, se bem que não se possa descartar a possibilidade de serem meros civis obrigados ao serviço no exército.

A. R. Schulman, sobre o Egipto, menciona funções administrativas específicas relacionadas com o carro de guerra: o «escriba do estábulo», o «escriba dos cavalos» e o «escriba dos carros de guerra». Para o caso da Assíria, o termo referido enquadra-se bem em cargos desta natureza, pois, em algumas fontes, o termo surge em contextos não bélicos, como se pode verificar pelos seguintes exemplos: «um total de 14 *mušarkisāni* da cavalaria do palácio», e também «um total de 370 [mais x] cavalos [emitido como *šalluntu* para] o *mušarkisāni* dos cavalos de guerra do palácio».

John Wilson refere ainda que tanto os *mušarkisāni* de cavalaria como os de carros de guerra eram unidades do exército assírio, que estariam destacadas por todo o território controlado. Estas unidades, estavam, também, sob o comando de um *rabâni-emir*¹⁰⁰⁷ de primeira classe. Assim, uma das funções destes funcionários seria garantir a manutenção das forças de cavalaria e de carros de guerra nos vários núcleos militares destas tipologias, como de resto é provado com a frase: «Eu mantive um maior número de carros de guerra e de equipas seleccionadas do que antes»¹⁰⁰⁸.

¹⁰⁰⁴ DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 117.

¹⁰⁰⁵ No reinado de Sargão II sabe-se que existiram a certo momento cerca de setenta e seis destes funcionários; cf. DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 28.

¹⁰⁰⁶ Idem, p. 29.

¹⁰⁰⁷ Emir é um termo geral relacionado com o alto comando das forças assírias; cf. WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, p. 13.

¹⁰⁰⁸ Idem, pp. 55-56.

Entre o meio científico continua em aberto a discussão sobre este cargo: veja-se a título de exemplo que John Postgate defende que estes funcionários estavam ligados ao fornecimento de animais de tiro ao exército¹⁰⁰⁹. Para H. Saggs, estes indivíduos eram «secretários» ou adjuntos dos altos oficiais das forças assírias. Por fim, Simo Parpola, muito devido à sua interpretação do termo *mušarkisu*, traduzido como «recrutador», acha que este teria apenas a função de recrutar efectivos militares¹⁰¹⁰.

Dependia do auriga (*mukil appāte* em assírio) a boa utilização do carro de guerra, realidade que está reflectida na posição elevada deste militar no sistema hierárquico¹⁰¹¹. Este soldado tinha de ser forte, física e psicologicamente acima da média, tinha de estar bastante motivado e tinha de ser suficientemente hábil para conseguir manter os animais de tiro em condições para combater. Para além das diferentes «personalidades» dos equídeos que controlava, deveria ter a destreza necessária para evitar o máximo possível de acidentes aquando do momento do combate¹⁰¹². Naturalmente, o treino¹⁰¹³ desta tipologia de soldado seria uma fase essencial para os desenvolvimentos dos parâmetros acima mencionados. Em primeiro lugar, o adestramento na condução do veículo e dos seus animais de tiro, muito importante para o combate em esquadrão e depois, o treino individual necessário para quando este militar estivesse num contexto de perigo imediato, onde pela neutralização do seu carro ou pela ausência de outros militares (especialmente os soldados combatentes dos carros de guerra), o auriga tivesse de lutar directamente contra um determinado inimigo.

Iconograficamente, são vastas as representações do auriga que acompanhava o rei assírio, porém, são as fontes escritas que nos fornecem mais dados sobre a sua posição hierárquica. O «auriga do rei» (*mukil appāte ša šarri*) é mencionado, também, com outras designações, como são os exemplos de *mukil appāte ša šar Aššur*, o «auriga do rei da Assíria», ou *mukil appāte ša Šin-ahhē-eriba*, que significa o «auriga de Senaquerib». Aparece ainda a designação «auriga chefe» (*mukil appāte dannu*) ou a mesma função, mas agora com o acrescento da expressão «do rei» (*ša šarri*)¹⁰¹⁴.

Dados adicionais fornecidos pelas fontes assírias sobre os aurigas indicam uma hierarquização dentro desta mesma função. A presença da palavra «chefe» em cargos de aurigas que parecem servir em unidades militares directamente comandadas pelo monarca assírio,

¹⁰⁰⁹ Numa perspectiva de produção? Ou de aquisição?

¹⁰¹⁰ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 28.

¹⁰¹¹ Muito à imagem do que aconteceu no mundo egípcio; cf. SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 21.

¹⁰¹² DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, p. 22.

¹⁰¹³ Os aspectos relacionados com o treino destes fundamentais soldados serão tratados no Capítulo V.

¹⁰¹⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 93-94.

parece indiciar que este oficial tinha uma posição superior às restantes designações mencionadas no parágrafo anterior, como o «auriga do rei», o «auriga do rei da Assíria» e o «auriga de Senaquerib» são formas diferentes de referir o mesmo tipo de auriga do carro de guerra. Assim, é plausível admitir que o «auriga chefe do rei» seria o comandante dos restantes aurigas pertencentes ao contingente real. Com as reformas levadas a cabo por Senaquerib, surge um novo tipo de auriga, *mukil appāte ša mār šarri* ou «auriga do príncipe». Não se sabe ao certo se estes militares exerciam as suas funções numa unidade do exército ou se pertenciam a uma guarda pessoal do príncipe herdeiro¹⁰¹⁵, porém, neste último caso, é de senso comum, que o recrutamento destes aurigas de elite fosse feito nas fileiras dos esquadrões de carros.

É vasta e diferenciada a presença de aurigas nas unidades pessoais dos oficiais superiores, dos restantes oficiais e forças de carros dos governadores. Parece haver pelo menos três tipos de aurigas relacionados com contingentes sob o comando de oficiais superiores: o «auriga do chefe eunuco» (*mukil appāte ša rab ša rēšē*), o «auriga do chefe-comandante» (*mukil appāte ša turtāni*) e o «auriga do chefe copeiro» (*mukil appāte ša šāqê*); naturalmente, a posição hierárquica de cada um destes aurigas está relacionada com o próprio nível do oficial ao qual eles estão ligados. Parece que, para os casos do «chefe eunuco» e do «comandante-chefe», os aurigas seriam militares de esquadrões de carros de guerra e não de uma guarda pessoal do oficial, ou até mesmo do seu próprio carro. No caso dos governadores, os aurigas mencionados fazem parte de uma guarda pessoal¹⁰¹⁶ ou são militares presentes no carro de guerra do «senhor». Os restantes oficiais não possuíam qualquer tipo de unidades pessoais onde constassem aurigas. Outros exemplos de cargos relacionados com a função de auriga aparecem como os «aurigas do escriba do palácio»¹⁰¹⁷, o «auriga do chefe cozinheiro», o «auriga do copeiro», o «auriga do tesouro/armazém» e o «auriga do camareiro». Sobre estes dois últimos, sabe-se que estes cargos estariam relacionados com algum tipo de armazenamento e reparação de armamento e dos carros de guerra¹⁰¹⁸.

Fabrice De Backer refere uma função denominada «chefe do carro» (*bêl narkabti*), dizendo que este militar estaria ao nível de um oficial júnior de baixa patente e que tinha à sua disposição três a quatro militares com a correspondente equipa de cavalos. O autor sugere ainda que a função principal deste oficial no campo de batalha, pelo menos no período de Sargão II,

¹⁰¹⁵ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 94-95.

¹⁰¹⁶ Mahdê, governador de Nínive, escreveu a Sargão II a queixar-se de que Nabû'a, membro da sua guarda pessoal, levou o carro até Chabirêsu, obrigando o governador a ir a pé ter com o rei; cf. Idem, p. 96.

¹⁰¹⁷ Tamás Dezső defende que este tipo de auriga não tinha qualquer função de cariz militar; cf. Idem, p. 98.

¹⁰¹⁸ Idem, pp. 95-97.

era decidir quando seria necessária a presença dos portadores de escudo nos carros de guerra¹⁰¹⁹. A sua interpretação, embora válida, apresenta alguns problemas: por exemplo, quando ele nos diz que o oficial tinha sob as suas ordens «the strength of three or four men» está, inevitavelmente, a colocá-lo fora da plataforma do carro. Logo, este não é um militar que, por norma, lutará no veículo; por conseguinte o oficial será um soldado apeado que está junto às primeiras linhas do seu exército, a ajuizar quando é que o seu carro precisa que os portadores de escudo entrem em acção? Esta interpretação parece pouco funcional, pois seria mais natural utilizar, logo de início, os portadores de escudo, não só porque os projecteis inimigos chegam desde os primeiros momentos, mas, também, porque os militares assírios cedo descobriram vantagens tácticas no aumento do tamanho e do peso do carro.

A maior parte dos cargos apresentados está relacionada com outras entidades superiores, que, apesar de na sua maioria terem valências militares, teriam, acima de tudo, cargos administrativos e de chefia militar, ou seja, à partida acabariam por não participar no combate.

Sobre os aurigas que entrariam na refrega, há que mencionar o «auriga da esquerda» (*mukil appāte KAB(šumēli) SAG.UŠ.MEŠ*), o que, desde logo, sugere a existência de um equivalente para a direita e que lembra também um posicionamento táctico nas alas. O «auriga do comandante da unidade» (*mukil appāte ša kisir*) seria um militar que conduzia o carro pessoal do comandante, tanto em marcha, como em batalha. *Mukil appāte ša mugirrāte*, traduzido por o «auriga dos carros de guerra», será o cargo «mais básico» dentro do amplo espectro de ofícios relacionados com a função de auriga, isto é, será o militar encarregado de conduzir os carros de guerra que compunham as unidades do exército regular neo-assírio. Paralelamente a este, surge o «auriga do *dunanāte*» (*mukil appāte ša dunanāte*), de quem, devido à dificuldade em traduzir parte da expressão, não se sabe ao certo quais seriam as funções. Alguns investigadores relacionam a palavra *dunanāte* com *dunānu*, que significa «substituto», remetendo para a representação de alguns carros de guerra vazios em murais da época de Senaquerib. Estes militares podiam fazer parte de unidades de reserva, que teriam a função de substituir tripulações feridas e os carros que tinham sido danificados¹⁰²⁰.

Os soldados combatentes dos carros de guerra podem ser divididos em três tipos de funções: os que combatem no campo, os que exerciam funções relacionadas com escoltas de guardas pessoais e os que estariam presentes nos carros de oficiais superiores, oficiais e governadores. Os combatentes inseridos nos esquadrões reais são normalmente referidos como «soldados combatentes do carro de guerra do rei» (*māru damqu šarri*) e «soldado combatente

¹⁰¹⁹ DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, pp. 22-23.

¹⁰²⁰ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 97.

do carro de guerra do palácio» (*māru damqu ša ekalli*). Naturalmente, estes militares estão bastante próximos do topo da hierarquia, e esta realidade verifica-se também nos bens e riquezas que possuíam. Remanniadad, um «soldado combatente do carro de guerra do rei», segundo os arquivos com o seu nome, conseguiu comprar uma povoação que pertencia a vários militares, sendo três deles soldados dos carros de guerra¹⁰²¹. Para além de terem uma posição com um elevado grau de responsabilidade, estes militares estavam inseridos numa unidade de carros que pertencia ao rei¹⁰²², algo que conferia mais importância ao cargo.

Qualquer soldado combatente que esteja directamente ligado a um oficial superior ou a um membro da casa real não deve ser interpretado como integrante do próprio carro de guerra do seu «senhor». Esta realidade é evidente para os membros da casa real, onde os reis assírios aparecem sempre como os próprios combatentes nos seus veículos. Certamente, esta imagem é propagandística e deve ser tratada com precaução, pois é pouco provável que o rei assírio combatesse de uma forma directa numa batalha: ficaria na retaguarda, à distância, a comandar o seu exército. Esta ideia idílica do rei no seu carro a lutar deve ter sido transposta, também, para os restantes membros da realeza, como é o exemplo do príncipe herdeiro.

Seria o «soldado combatente do carro de guerra do príncipe» (*māru damqu ša mār šarri*) um militar de uma unidade subordinada ao príncipe? Tudo indica que sim, pois a presença de ambos no carro era incompatível. Há que referir, ainda, os seguintes tipos de combatente dos carros de guerra: o «soldado combatente do carro de guerra do chefe eunuco», o «soldado combatente do carro de guerra do governador» e o «soldado combatente do carro de guerra do governador de Kalhu»¹⁰²³. Em todos estes casos, o militar fará parte de uma unidade pessoal destes oficiais e destes governadores.

Constante nas fontes, pelo menos desde cerca de 784 a. C., *māru damqu ša qurub* é, normalmente, traduzido por «soldado combatente da guarda com carros de guerra», um nome sugestivo que liga este militar às unidades de guarda pessoal que utilizavam veículos (*GIŠ.GIGIR qurubte*)¹⁰²⁴.

Por fim, há que referir um tipo de combatente cujo nome se desconhece, sendo este mencionado apenas numa fonte fragmentada; sabe-se que o soldado pertenceria a uma unidade,

¹⁰²¹ Fica a dúvida sobre em que circunstâncias este militar conseguiu adquirir o povoado. Por pagamento? Por compra?; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 99.

¹⁰²² Estes soldados também deveriam receber um pagamento mais elevado quando comparado com os combatentes dos carros de guerra do exército regular.

¹⁰²³ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 100-101.

¹⁰²⁴ Idem, p. 100.

que, segundo Tamás Dezső, seria de origem egípcia, devido ao nome do próprio militar, Iglā. O que leva à questão: seria este oriundo de uma comunidade egípcia fixada na Assíria ou um mercenário¹⁰²⁵?

O «terceiro homem»¹⁰²⁶ é um termo bastante referido nos reinados de Sargão II e de Assaradão (séculos VIII-VII) e surge associado a vários títulos ligados aos carros de guerra: o «terceiro homem do carro de guerra» (*tašlīšu mugirrāte*), o «terceiro homem das rédeas» (*tašlīšu ša appāte*), o «terceiro homem do escudo» (*tašlīšu ša arit*) e o «terceiro homem regular» (*tašlīšāni S[AG.U]Š.MEŠ/kaiamānū*)¹⁰²⁷; este termo aparece, também, em contextos idênticos aos já mencionados para os aurigas e combatentes¹⁰²⁸.

No que diz respeito às funções de chefia dentro desta classe, emergem dois tipos de cargos, o «chefe terceiro homem» (*tašlīšu dannu*) e o «delegado terceiro homem» (*tašlīšu šanū*), ambos registados nas «Listas do Vinho» e nas «Listas Equestres»; o primeiro seria hierarquicamente superior ao segundo. Existem duas possibilidades de posição hierárquica do «chefe terceiro homem»: seria este o militar com posição mais elevada, liderando todos os «terceiros homens» do exército? Ou a sua chefia era circunscrita a apenas um determinado número de militares? Tanto o «chefe terceiro homem» como o seu delegado deveriam ter posições relativamente altas dentro da hierarquia militar assíria. Segundo as «Listas Equestres», estes faziam parte dos quadros dos funcionários dos quartéis-generais. O cargo referido de «chefe terceiro homem» surge, entre outros, no seguinte excerto¹⁰²⁹:

«[...] terceiro homem no carro de guerra, aurigas [...] [con]dutores, arqueiros, portadores de escudo, [...]»

O termo «terceiro homem»¹⁰³⁰ revela-se algo ambíguo e surge, sempre, relacionado com os carros de guerra, como mais um elemento presente na plataforma do carro. Tamás Dezső afirma que, em acádico, o termo utilizado para portador de escudo, *tašlīšu*, também pode

¹⁰²⁵ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 100-100.

¹⁰²⁶ O «terceiro homem» está também associado a alguns topónimos, como é o caso de Assur, de Nínive e do Elam; cf. Idem, p. 103.

¹⁰²⁷ Idem, p. 102.

¹⁰²⁸ Por razões de falta de espaço, os demais cargos associados ao «terceiro homem» serão apenas mencionados. Vejam-se os seguintes títulos: o «terceiro homem do rei», o «terceiro homem do palácio», o «terceiro homem do contingente real», o «terceiro homem do príncipe», o «terceiro homem dos oficiais superiores», o «terceiro homem dos governadores», o «terceiro homem dos oficiais», o «terceiro homem da esquerda e da direita» (este cargo em concreto pode provar, mais uma vez, a utilização de carros de guerra nas alas); cf. Idem, pp. 103-107.

¹⁰²⁹ PRITCHARD, *ANET*, p. 293 [trad. nossa].

¹⁰³⁰ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 107-108.

significar «terceiro homem»¹⁰³¹, mas, se para o reinado de Assurnasírpal II esta associação parece ser plausível, nos reinados dos monarcas anteriormente mencionados o «terceiro homem» parece ter adquirido outro estatuto, tendo deixado de ser utilizado apenas para o portador de escudo. Em fontes datáveis do reinado de Assaradão, o «terceiro homem» é referido num mesmo excerto, onde se menciona, também, um portador de escudo¹⁰³², o que parece sugerir que terá havido, em determinado momento, uma derivação do significado do termo. Qual a posição hierárquica de um portador de escudo num carro de guerra assírio?

Na Assíria, existem mais referências a aurigas do que a portadores de escudos¹⁰³³, e tanto o auriga como o soldado combatente parecem surgir como os militares com as patentes mais elevadas sendo, depois, de entre estas duas funções, mais difícil de determinar qual possuía um maior estatuto. Assim, o portador de escudo parece estar hierarquicamente abaixo dos outros soldados presentes na plataforma do carro; por outro lado, em certos casos encontram-se referências ao «terceiro homem» em cargos de chefia¹⁰³⁴, com menções a promoções hierárquicas, como se pode perceber nos seguintes excertos datáveis do reinado de Assaradão (c. 680-669 a. C.)¹⁰³⁵:

«[...] do governador, «terceiro homem» (...s), recrutas, um combatente do carro, (...), o treinador de cavalos do governador [...] (Tal co)mo Zeruken, quando ele [...] para se tornar o «terceiro homem» (ou) o au(riga) [...] Ele foi [...]» O rei, meu senhor [...] promovido [...]

«[...]Nabûsagid, o qual o rei, meu senhor, promoveu ao estatuto de permanente «terceiro homem» [...]

«[...] Agora, se no (... o au)riga(s) e o «terceiro homem» (vei)o antes do rei, (meu) se(nhor), deixe ele ser promovido. Tal como [...], deixe o superintendente do [...] escreva (os nomes de dois au)rigas e dois «terceiros homens» no [...]

A diferenciação do «terceiro homem» em relação à função de portador de escudo é corroborada por estas referências. Pelo menos nos reinados de Sargão II e de Assaradão, o «terceiro homem» terá sido um militar com promoção na carreira¹⁰³⁶, embora se desconheça

¹⁰³¹ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 57-58. Nos «Arquivos de Remaniadad» existem seis indivíduos com este cargo ou função. São os seguintes: Nergalcharruusr, Uarbisi, Zababaerība, Ahulamassi, Assurilā'a e Sînasarid; cf. FALES, «Prosopography of the Neo-Assyrian Empire, 1: The Archive of Remaniadad», *SAAB*, I/2, p. 111. Este militar era próximo do seu «senhor» e tinha também a função de escoltar indivíduos importantes, bem como servir como estafeta de transmissão de informação; cf. Idem, p. 102.

¹⁰³² PRITCHARD, *ANET*, p. 293.

¹⁰³³ LUUKKO e VAN BUYLAERE, «The Political Correspondence of Esarhaddon», *SAA*, XVI, pp. 58-68.

¹⁰³⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 69.

¹⁰³⁵ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615; LUUKKO e VAN BUYLAERE, «The Political Correspondence of Esarhaddon», *SAA*, XVI, p. 67 [trad. nossa]; Idem, p. 101 [trad. nossa]; e Idem, p. 161 [trad. nossa].

¹⁰³⁶ Esta promoção podia ser feita para os cargos já mencionados, como o «chefe terceiro homem» ou para o «delegado terceiro homem».

qual teria de ser a sua proveniência ou se teria de ter um treino especial¹⁰³⁷. Isto não implica, necessariamente, que o termo deixasse de ter completamente o significado que tinha antes, pois grande parte dos excertos conhecidos colocam o «terceiro homem» numa situação idêntica à do auriga.

Deste modo, este cargo ou função, durante os séculos VIII e VII a. C., terá adquirido no exército assírio dois significados e duas valências distintas. O «terceiro homem» está associado a todos os tipos de militares fixados nos carros de guerra, sendo de realçar a única excepção, o combatente, que não é directamente referido; sabe-se, também, que este militar era próximo do seu líder e que tinha determinadas funções. Será o «terceiro homem» um título volátil, que, dependendo do estatuto e confiança (em relação ao seu «senhor») de cada efectivo do carro, podia transitar entre a função de auriga e de portador de escudo? E assim tanto os aurigas como os portadores de escudo podiam ser «terceiros homens».

No reinado de Sargão II, na sua oitava campanha, as fontes relativas a este empreendimento militar falam de dois carros de guerra, um de Nergal e outro de Adad; neste contexto, o rei tem o cuidado de esclarecer que nestes veículos não iam as imagens destas divindades, mas sim os seus estandartes (*urigallū*); provavelmente, este sistema será idêntico ao dos exércitos egípcios do Império Novo¹⁰³⁸, onde cada divisão possui um deus protector¹⁰³⁹ – a partir deste factor, vemos a importância, neste caso simbólica, que o carro de guerra tinha no contexto militar e político da Assíria. Mais antigos, datáveis do reinado de Assurnasirpal II, existem três murais onde estão representados dois carros de guerra com estandartes fixados ao veículo¹⁰⁴⁰.

No «Arquivo de Remanniadad», existe uma referência a um «delegado mestre das equipas de cavalos» (*šaniu ša rab urat*), com o nome de Nabūerība¹⁰⁴¹. Outro cargo com funções essencialmente administrativas é o *ša qurbūte*, função cuja posição hierárquica se desconhece: pensa-se que seria um funcionário presente tanto nos carros de guerra, como na cavalaria. Para H. Saggs, este teria a incumbência de fazer a ligação entre o rei, a máquina administrativa e militar e as administrações locais. Indícios encontrados nas «Listas Equestres» parecem atribuir a este cargo também uma função militar, e muito relacionada com unidades

¹⁰³⁷ Parece haver alguma relação com a função de escriba; cf. WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, p. 98.

¹⁰³⁸ WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, pp. 54-55.

¹⁰³⁹ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *Guerra na Antiguidade*, p. 65.

¹⁰⁴⁰ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 40.

¹⁰⁴¹ FALES, «Prosopography of the Neo-Assyrian Empire, 1: The Archive of Remanni-Adad», *SAAB*, I/2, p. 111.

estrangeiras presentes nos exércitos assírios, como são os casos de Kubaba-ilaya e Puli das unidades aramaicas¹⁰⁴².

Já os «treinadores de cavalos dos carros de guerra» (LÚ.GIŠ.GIGIR ou *šušānu/susānu*)¹⁰⁴³, tendo como base um texto administrativo neo-assírio onde estão mencionados vinte e cinco destes funcionários, parecem estar organizados a nível territorial. O termo *susānu*¹⁰⁴⁴ surge num texto do Império Médio Assírio, num contexto de criação de cavalos e não tanto no treino destes. Devido à dificuldade de distinguir a partir do termo original de «homem do carro de guerra» e de «treinador do cavalo dos carros de guerra», torna-se difícil definir em que situações aparecem: ambos aparentam desempenhar a mesma função, mas com uma nomenclatura diferente¹⁰⁴⁵.

As informações relativas às unidades de carros de guerra dos vários reis assírios são dispersas e desiguais entre si: há monarcas sobre os quais o conhecimento é parco ou nulo e, noutros casos, existem bastantes informações. O exército neo-assírio estava organizado em unidades de combate divididas em três grandes classes: a infantaria, os carros de guerra e a cavalaria¹⁰⁴⁶. Do período de Sargão II chegaram bastantes informações sobre este aspecto organizacional do exército¹⁰⁴⁷, e as «Listas Equestres» fornecem importantes indicações sobre a forma como eram compostas estas unidades durante aquele reinado. A partir desta fonte, é possível reconstruir alguns elementos, como é o caso dos «carros de guerra do quartel-general dos funcionários», os «carros de guerra do palácio», os «carros de guerra da guarda pessoal»¹⁰⁴⁸, as «unidades locais», os «carros de guerra dos oficiais do estábulo», os «carros de guerra estrangeiros dos vassalos» e, por fim, os «carros de guerra dos altos funcionários e dos governadores»¹⁰⁴⁹. Todas estas unidades aqui referidas aparentam ser divisões específicas de um determinado grupo dentro do amplo exército assírio.

A primeira unidade mencionada está organizada em vários cargos: o «chefe terceiro homem», o «delegado do terceiro homem», o «ša-šēpē do carro de guerra», o «*tašlīšu dannu*

¹⁰⁴² DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, pp. 32-33.

¹⁰⁴³ Estes nomes são também traduzidos por «homem do carro de guerra». A opção de traduzir por «treinador de cavalos» prende-se com o contexto em que a palavra aparece; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 109.

¹⁰⁴⁴ A palavra provém do indo-iraniano *aśva-śani*, que significa «olhar sobre os cavalos»; cf. *Ibidem*.

¹⁰⁴⁵ *Idem*, pp. 109-117.

¹⁰⁴⁶ DE BACKER, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», *Historiae*, 11, p. 19; FALES, «The Assyrian Word for “(foot) soldiers”», *Biblical and Ancient Near Eastern Studies in Honour of Buxenay Oded*, p. 74.

¹⁰⁴⁷ VILLARD, «Charrerie», *DCM*, p. 178.

¹⁰⁴⁸ Esta unidade está presente em reinados posteriores a Sargão II; Assaradão refere esta unidade de elite; cf. DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 98.

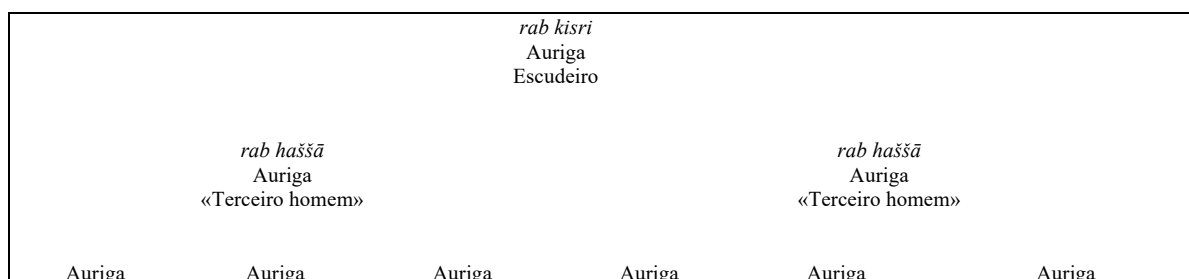
¹⁰⁴⁹ *Idem*, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 68.

do carro de guerra» e o «*pattūte* do carro de guerra». Inicialmente, pensava-se que estes três últimos cargos eram referentes a três tipos de veículos de guerra, mas, actualmente, o meio científico interpreta estes nomes como unidades militares, dentro dos próprios esquadrões de carros de guerra.

Embora haja poucos dados que permitam um aprofundamento da questão, sabe-se que o «*ša-šēpē* do carro de guerra» estava ligado a algum tipo de guarda, e o «*pattūte* do carro de guerra» podia estar relacionado com um tipo de carro mais leve ou com um conjunto de efectivos com armamento ligeiro. Sobre os restantes cargos, verifica-se que, no que diz respeito aos funcionários do quartel-general, há a presença de um membro do carro de guerra, o «terceiro-homem», enquanto os restantes efectivos estão ausentes, como é o caso do auriga e do soldado combatente¹⁰⁵⁰. Esta realidade vem pôr ainda mais questões sobre as funções do «terceiro homem».

As unidades milicianas presentes nas cidades assírias eram compostas por carros de guerra e/ou cavalaria e seriam comandadas por um chefe eunuco (*rab ša rēšē*)¹⁰⁵¹. A título de exemplo, a unidade de Arrapha teria cerca de dez oficiais com cinquenta a sessenta cavalos e um esquadrão de carros de guerra com uma força de vinte e cinco a trinta veículos¹⁰⁵². Naturalmente, não é possível afirmar se estes são números transversais a todas as unidades provinciais, ou se havia diferenciações entre os vários povoados. Mas é plausível admitir que, dependendo do tamanho e da importância da cidade ou região, o número de carros de guerra pudesse ser alterado, tanto para mais, como para menos.

Na «Carta de Nimrud n.º 89» está descrito o que aparenta ser um esquadrão ou uma unidade mais ampla de carros de guerra. Neste documento, são referidos cinquenta e três aurigas, trinta arqueiros, onze escudeiros e doze «terceiros homens». J. Wilson sugere, a partir destes dados, a seguinte organização¹⁰⁵³:



¹⁰⁵⁰ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 69-70.

¹⁰⁵¹ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 37.

¹⁰⁵² DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 119.

¹⁰⁵³ WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, pp. 50-51.

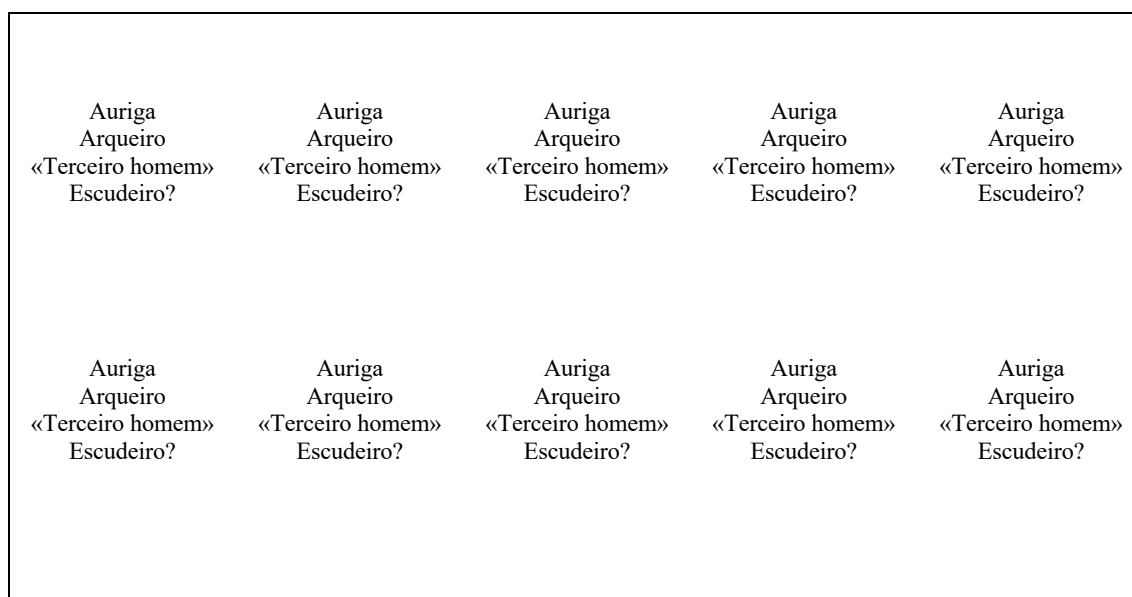
Arqueiro	Arqueiro	Arqueiro	Arqueiro	Arqueiro	Arqueiro
Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro
Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro
Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro
Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro	Auriga Arqueiro
	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	
	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	
	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	
	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	
	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	Auriga «Terceiro homem»	Auriga Escudeiro	

Esquema 2 - Organização de uma unidade de cinquenta carros de guerra [adaptado de WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, p. 51].

Os oficiais *rab kisri* e *rab haššā* controlariam a unidade de cinquenta carros de guerra, o que parece coincidir com o já mencionado chefe dos cinquenta. Admitindo a relação, então esta seria uma unidade de dimensão intermédia? Havendo um esquadrão com o dobro dos efectivos, liderado pelo «chefe dos cem» e, também, uma unidade com apenas dez carros comandada pelo chefe dos dez e sabendo que estas «cartas» datam da segunda metade do século VIII a. C., época em que os carros de guerra assírios já levavam três a quatro efectivos por carro, a interpretação de organização de John Wilson parece algo discutível.

Tendo como base a tipologia em voga nesta fase, não parece haver qualquer possibilidade de chegar a uma organização de unidades de carros de guerra, pelo menos no que

concerne a um colectivo completo. Uma tentativa de recriar uma unidade com três soldados em cada veículo apenas permite completar um esquadrão de dez carros de guerra¹⁰⁵⁴.



Esquema 3 - Organização de uma unidade de dez carros de guerra [adaptado de WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, p. 51].

Parece provável que a lista de efectivos inscrita na «Carta de Nimrud n.º 89» esteja incompleta, não permitindo definir uma organização das unidades de carros de guerra. A presença de «escudeiros» neste contexto deve-se à interpretação historiográfica do termo «o que suporta as rédeas» como escudeiro e não como auriga¹⁰⁵⁵; resta saber se este elemento estava efectivamente no carro ou se seria apenas um efectivo de apoio logístico do veículo. Admitindo o «terceiro homem» como o portador de escudo, poderá também ser o «escudeiro» o quarto elemento com esta função?

Devido a questões de natureza política e militar, a quantificação de efectivos relativa aos exércitos assírios é bastante problemática, o que dificulta quaisquer tentativas de equacionar e dar números referentes a estes esquadrões de carros de guerra, ainda que esta realidade esteja muito presente em vários excertos de fontes. Contudo, foi possível identificar algumas que parecem indicar quantidades razoáveis de carros de guerra por exército. Vejam-se os seguintes excertos¹⁰⁵⁶:

¹⁰⁵⁴ Nesta análise foram mantidas as sugestões do autor no que diz respeito ao comando.

¹⁰⁵⁵ WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, p. 52.

¹⁰⁵⁶ LUCKENBILL, *ARAB*, pp. 25-26 [trad. nossa]; PALMA, *Poder e Imagem. A idealização do rei na historiografia assíria: de Šamši-Adad I a Tiglat-Pileser I*, p. 66.

«[...] Esini. 33 carros dos quais [...] com (ou em) *shidite* ele puniu. Arikdenilu no [...] de [...] no seu carro de guerra (?) ele continuou (?). Os carros de guerra [...]»

«[...] com trinta dos meus carros de guerra acompanhando as minhas tropas de choque agressivas. [...]»

Um destes, datável do reinado de Arikdenilu (c. 1307-1296 a. C.¹⁰⁵⁷), e que está contextualmente inserido numa campanha feita contra Esini, rei do Nigimhi, relata que o rei assírio terá capturado, no decorrer desta expedição, cerca de trinta e três carros de guerra, que depois usa mais tarde numa batalha contra um exército da cidade de Hi- [...]. O contingente total era de noventa veículos e este número parece ser bastante razoável para uma força menor de carros de guerra do século XIV a. C.¹⁰⁵⁸ Certamente que, num contexto de guerra em maior escala, a quantidade dos carros de guerra deveria ser mais inflacionada, e este exagero não seria único para o lado assírio: na descrição do inimigo também deveriam existir aumentos propositados dos números de militares em combate. Veja-se o caso da batalha de Qarqar, onde terão estado em campo cerca de cinquenta e um mil e quatrocentos soldados de infantaria, mil e novecentos cavaleiros e três mil e novecentos e quarenta carros de guerra¹⁰⁵⁹.

Do reinado de Tukultinurta I (c. 1233-1197 a. C.¹⁰⁶⁰) é retirado o segundo excerto, onde o rei diz que utilizou trinta dos seus carros de guerra, tendo como auxílio «as minhas tropas de choque agressivas». Devido ao tamanho dos contingentes referidos nos fragmentos acima apresentados, é-nos sugerido que se trata de uma força expedicionária; com base nestes exemplos, é possível dizer que os carros de guerra seriam uma força presente, não só em batalha de largo espectro, mas também em contextos de expedições ou de campanhas mais reduzidas¹⁰⁶¹. Outra eventualidade prende-se com o facto de os reis assírios, entre os séculos XIV e XIII a. C., não conseguirem mobilizar uma força de carros de guerra considerável.

Na batalha de Kadech (c. 1285 a. C.), entre Ramsés II e Muwatalli, as fontes egípcias referem a certo momento o discurso empolgante do faraó: «Disparei com a direita, agarrei com a esquerda, estava diante deles como Set no seu momento. Vi que os 2500 carros que me rodeavam tombavam diante dos meus cavalos». Apesar de este número ser um somatório dos carros hititas e dos veículos dos seus aliados¹⁰⁶², é consideravelmente superior às forças que o rei assírio conseguia colocar em combate. No reinado de Tiglatpileser I, terá havido um

¹⁰⁵⁷ FRAHM, «List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 614.

¹⁰⁵⁸ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 60.

¹⁰⁵⁹ Esta batalha foi travada entre o rei assírio Salmanazar I e uma coligação de reinos do Corredor siro-palestino; cf. BRYCE, *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, p. 576.

¹⁰⁶⁰ FRAHM, «List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 615.

¹⁰⁶¹ Esta conclusão apenas visa a análise dos carros de guerra nas forças expedicionárias. Naturalmente que o carro de guerra também era um aspecto essencial para uma campanha de larga escala.

¹⁰⁶² ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *Guerra na Antiguidade*, p. 74.

aumento da produção e da mobilização de carros de guerra, como de resto se pode comprovar pelo seguinte excerto¹⁰⁶³:

«[...] Eu aumentei a saída de carros de guerra, [com as suas] equipas sobre as do passado, pela supremacia da minha terra. [...]»

Em primeiro lugar, há que referir que este trecho pode ter associado a si uma forte componente política e propagandística centrada na intenção do monarca em superiorizar-se aos seus antecessores. Tamás Dezső, acerca deste contexto, sugere que os trinta veículos pudessem ser um esquadrão de elite directamente sob o comando do monarca¹⁰⁶⁴. Estaria este esquadrão de elite incluído na tipologia de carros reais? É plausível, pois esta é uma arma de elite. Cada carro teria três militares, dando um total de noventa efectivos por esquadrão. Paradoxalmente, há outro excerto, também do reinado deste monarca, que refere o espólio de guerra que Tiglatpileser I trouxe de um conflito contra Subartu, e que incluía cento e vinte carros de guerra¹⁰⁶⁵:

«[...]
juntamente com a propriedade deles, e 120 carros de guerra, com as suas equipas atreladas.
[...]»

Tendo em conta a importância do carro de guerra nos campos de batalha da época, e admitindo a possibilidade do uso de apenas trinta carros de guerra por parte de Tiglatpileser I, como é que este conseguiu derrotar um exército que teria mais que cento e vinte veículos¹⁰⁶⁶? Onde seriam aplicados estes carros? À partida, seriam introduzidos no exército assírio, fazendo com que o número de carros de guerra aumentasse consideravelmente. Mais uma vez, as menções a quantidades reduzidas de carros de guerra a serem mobilizados parecem sugerir a sua utilização em expedições, e não tanto em campanhas de grande escala.

Quantos efectivos teria um esquadrão de carros de guerra em batalha? É uma questão difícil de responder, pois as informações são escassas. O número de carros e de efectivos deverá ter sido bastante volátil ao longo das várias fases e reinados da Assíria e da Neo-Assíria, sendo também necessário ter em conta que, muitas vezes, um esquadrão não estaria completo¹⁰⁶⁷. Os

¹⁰⁶³ LUCKENBILL, *ARAB*, p. 87 [trad. nossa].

¹⁰⁶⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 61.

¹⁰⁶⁵ *Ibidem*; BUDGE, *AKA*, p. 49 [trad. nossa].

¹⁰⁶⁶ Há que referir que esta questão é posta num âmbito geral, pois ambos os excertos parecem não ter uma relação directa entre si, apenas fazem parte do reinado de Tiglatpileser I.

¹⁰⁶⁷ Devido a baixas de efectivos ou até mesmo de animais, e embora houvesse, certamente, cavalos de reserva, estes teriam de ser compatíveis, pois colocar na mesma parelha um macho e uma fêmea ou um animal novo e um velho não era aconselhável. Para além destes problemas, também há que ter em conta os danos a que os carros de guerra estavam sempre sujeitos.

dados mais antigos que nos chegaram são originários dos arquivos de Nuzi¹⁰⁶⁸ e falam em cerca de noventa e quatro veículos (divididos em direita e esquerda¹⁰⁶⁹), armazenados no arsenal da cidade. Tamás Dezső defende que, como padrão, um esquadrão de carros de guerra teria cem a cento e vinte carros, divididos em cinco unidades com cerca de vinte a quarenta veículos cada¹⁰⁷⁰: a título de exemplo, quando Arikdenili atravessa o Zab Inferior com noventa carros de guerra, este esquadrão deveria ser constituído por três unidades de trinta veículos.

Posteriormente, durante o reinado de Sargão II, terá havido um acréscimo no número de carros por unidade, e os contingentes passaram a ter cerca de cinquenta carros cada, o que não alarga necessariamente a dimensão do esquadrão, pois este podia ser apenas constituído por duas secções; caso houvesse mais que duas, então verificava-se um considerável aumento do número de carros de guerra em batalha¹⁰⁷¹.

Uma força de carros na ordem dos cem a duzentos veículos era, para o primeiro milénio a. C., um contingente bastante significativo, tendo em conta que foi neste milénio que o carro de guerra começou a sua curva descendente, numa perspectiva de preponderância nos campos de batalha. É, ainda, preciso ter em conta que um esquadrão de cem a duzentos carros de guerra formava apenas uma das alas, sugerindo assim a presença de uma outra unidade, que em teoria teria o mesmo número de veículos.

Quatrocentos carros de guerra no exército de Sargão II parece ser uma quantificação bastante plausível; porém, o mesmo não se verifica para outros dados de reinados anteriores. Tukultinirta II possuía nas suas forças cerca de 2702 cavalos em equipas: admitindo que no reinado deste monarca o carro de guerra assírio ainda tinha apenas dois animais de tiro, estes números equipariam uma força de 1351 veículos. Salmanasar III, na batalha de Qarqar, refere um contingente de 2002 carros de guerra¹⁰⁷².

«[...] Ele trouxe consigo para ajudá-lo 1200 carros de guerra, 1200 cavaleiros, 20 000 soldados apeados de Adadidri de Damasco, 700 carros de guerra, 700 cavaleiros e 10 000 soldados apeados de Irhuleni de Hamath, 2000 carros de guerra, 10 000 soldados apeados de Ahab, o Israelita, 500 soldados de Que, 1000 soldados de Musri. 10 carros de guerra, 10 000 soldados de Irqanata, 200 soldados de Matinubalu de Arvad, 200 soldados de Usanata, 30 carros de guerra, 1[0]000 soldados de Adunubalu de Chian [...]»

¹⁰⁶⁸ Também nestes arquivos, em contextos datáveis dos séculos XV e XIV a. C., são mencionadas forças de *mariannu* de Hanigalbat, comandadas por um «oficial dos dez». Segundo estes documentos, este oficial podia comandar sessenta destes militares, formando duas unidades de trinta carros; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 136.

¹⁰⁶⁹ Posteriormente, irá ser tratada a questão do posicionamento dos carros de guerra assírios em batalha.

¹⁰⁷⁰ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 64. Há também a possibilidade de o esquadrão estar dividido em três unidades de quarenta carros ou em quatro unidades de trinta e três veículos; cf. Idem, p. 136.

¹⁰⁷¹ Um documento de Sargão II refere que este deu ao «oficial *turtānu* da esquerda» uma força de «150 carros de guerra, 1500 cavaleiros, 20 000 arqueiros e 10 000 portadores de escudo e lanceiros»; cf. Idem, pp. 136-137.

¹⁰⁷² ZIEGLER, «Effectifs de l'Armée», *DCM*, p. 269.

Neste excerto¹⁰⁷³, datável do reinado de Salmanasar III, é-nos fornecida uma lista pormenorizada dos contingentes presentes no exército inimigo, e, apesar de não existir qualquer menção ao número de carros de guerra colocados pelo rei assírio no campo de batalha, este no final do excerto diz que conseguiu retirar ao exército oposto os seus carros de guerra e os seus cavalos. Se somarmos todos os carros enviados para os contingentes da coligação aramaica na batalha de Qarqar, verifica-se um total de 3940 veículos, número que pode, naturalmente, ser exagerado, pois é comum haver uma hiperbolização do inimigo, a fim de exaltar a vitória conseguida.

É impossível saber com certeza qual a quantidade real de carros que Salmanasar III colocaria no campo de batalha. Mas mesmo com uma redução considerável, estes números seriam bastante superiores aos que foram referidos anteriormente e que pertenceriam a campanhas de menor dimensão ou a expedições. António Ramos dos Santos afirma que o exército deste rei tinha cerca de oitenta e seis mil efectivos (as fontes indicam um número mais elevado, cerca de cento e vinte mil soldados), dos quais seis mil eram militares para os carros de guerra¹⁰⁷⁴. O elevado número de carros colocados em batalha por parte da coligação mostra, acima de tudo, a importância que esta arma ainda tinha na guerra durante o século IX a. C. no Médio Oriente¹⁰⁷⁵.

Na época de Sargão II, segundo Andreas Fuchs, a composição dos exércitos assírios deveria ser de duzentos carros de guerra, mil e quinhentos cavaleiros, vinte mil arqueiros e dez mil soldados de infantaria¹⁰⁷⁶. Em ambos os casos parece haver um claro exagero, originado pela tendência que as fontes assírias tinham para aumentar a força do seu próprio exército a fim de ludibriar possíveis espiões¹⁰⁷⁷. Tamás Dezső sugere que nestes números estavam também incluídos os sistemas logísticos, ou seja, as carroças com mantimentos e outros funcionários, que seriam necessários para o sucesso do empreendimento militar¹⁰⁷⁸.

Anteriormente, observou-se o que aparenta ser um «esquadrão especial» ou simplesmente uma pequena divisão presente numa expedição de menores dimensões, e que era composta por trinta carros de guerra. De uma fonte datável do reinado de Sargão II, chegamos algumas informações relativas ao número de veículos que um esquadrão podia comportar durante o reinado deste monarca. Numa carta enviada a Adadissiya pela administração real, é

¹⁰⁷³ PRITCHARD, *ANET*, pp. 278-279 [trad. nossa].

¹⁰⁷⁴ SANTOS, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», *Guerra na Antiguidade*, p. 43.

¹⁰⁷⁵ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 63.

¹⁰⁷⁶ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 388.

¹⁰⁷⁷ FALES, *Guerre et Paix en Assyrie*, pp. 98-99.

¹⁰⁷⁸ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 138.

ordenado ao oficial fixado em Arzuhina que «faça uma revisão às tropas de Mazamua e que lhe escreva»; sabe-se que, em termos de carros de guerra, o relatório informou que existiriam vinte veículos¹⁰⁷⁹, bem como dez carroças¹⁰⁸⁰.

Todavia, o corpo de efectivos dos carros era formado por onze aurigas, doze «terceiros homens», trinta soldados combatentes e cinquenta «funcionários» das equipas¹⁰⁸¹; assim sendo, parece existir uma discrepância entre o número de aurigas e o número de carros de guerra: deixando de parte as carroças, ficam a faltar nove aurigas para a condução de todos os carros. Haveria escassez de efectivos com treino para auriga? Nove destes militares tiveram de ser destacados para outra região? Ou simplesmente faltavam por estarem doentes ou mesmo terem sido mortos em combate? Também há que ter em conta a possibilidade de nem todos os carros de guerra serem utilizados ao mesmo tempo, havendo uma percentagem de veículos que pertenceria a uma reserva. Outra explicação pode estar na degradação ou danificação de alguns destes carros, mas a fonte em questão não faz qualquer menção sobre este assunto.

Sabendo *a priori* que os carros assírios, por regra, tinham apenas um militar com a função de combate, a presença de trinta efectivos ultrapassa o número de carros, só coincidindo caso as carroças sejam equacionadas. Seriam estas utilizadas na guerra no primeiro milénio a. C.? Não há qualquer fonte iconográfica ou textual que confirme esta hipótese, mas pode ficar em aberto, especialmente num contexto regional com poucos efectivos, como é o caso referido nesta fonte.

No tempo de Sargão II, as unidades provinciais subordinadas a um governador podiam ser divididas em três tipos: forças reais fixadas em províncias, forças locais e soldados dos altos oficiais. Num relatório feito por Adadissia, governador de Mazamua, e que foi enviado ao monarca, o governador faz uma lista das forças do rei estacionadas no seu território, referindo que estavam presentes onze aurigas, doze «terceiros homens», dez a trinta soldados combatentes e mais cinquenta e três escudeiros das equipas. A partir do número de aurigas, este governador terá recebido cerca de dez carros de guerra¹⁰⁸².

¹⁰⁷⁹ Curiosamente, a fonte refere que metade dos animais de tiro utilizados nos carros de guerra eram asnos ou mulas; cf. FALES, «Grain reserves, daily rations, and the size of the Assyrian army: a quantitative Study», *SAAB*, IV/1, p. 31.

¹⁰⁸⁰ Esta referência a carroças é bastante ambígua.

¹⁰⁸¹ O autor refere-se a estes efectivos como «chariotmen of the teams», embora acabe por dizer que este termo e a sua função são pouco claros; cf. FALES, «Grain reserves, daily rations, and the size of the Assyrian army: a quantitative Study», *SAAB*, IV/1, pp. 31-32.

¹⁰⁸² DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 88-89.

Ainda sobre as unidades provinciais, nas já mencionadas «Listas Equestres» surgem sete exemplos¹⁰⁸³, três dos quais aparentam ser de origem externa, como é o caso da unidade provincial de caldeus¹⁰⁸⁴, de samaritanos¹⁰⁸⁵ e de militares oriundos das regiões semíticas a oeste¹⁰⁸⁶. Tamás Dezső sugere que estas forças seriam compostas apenas por carros de guerra e estavam organizadas numa base territorial, onde os oficiais teriam a seu cargo o controlo de várias povoações; estes teriam as suas sedes num dos aglomerados populacionais e seriam, caso fosse necessário, chamados ao serviço no exército em campanha¹⁰⁸⁷.

Noutro excerto, datável do reinado de Tiglatpileser III ou de Salmanasar III, são dadas mais informações sobre a constituição de um esquadrão ou de uma unidade provincial de carros de guerra assírios¹⁰⁸⁸. O primeiro aspecto a retirar desta fonte relaciona-se com a possibilidade da existência de carros de guerra que não eram puxados por cavalos, mas sim por «mulas»; este poderá ser um sinal de alguma falta de capacidade económica, o que obrigava estes contingentes a utilizarem «mulas» em vez de cavalos.

Por outro lado, poderá, igualmente, existir uma diferenciação entre os próprios aurigas: uns com a função propriamente dita e um cargo denominado «terceiros aurigas dos carros de guerra»; pela nomenclatura, parece evidente que estes estariam abaixo dos referidos apenas como aurigas. Na fonte, é indicado que o total do «pessoal do carro» é de cento e seis indivíduos, o que implica que também as equipas de comandantes, os cinquenta e três escudeiros e os dez mensageiros fossem parte integrante do sistema dos carros de guerra. Não parece ser possível, com base neste documento, fazer uma interpretação completa do que podia ser uma unidade de carros de guerra.

«[...] Eu deixei o meu acampamento militar para trás, tomei a terceira escolha dos meus carros de guerra, e apressei-me para a batalha com eles. [...]»

¹⁰⁸³ Os comandantes das unidades estrangeiras eram: Mardukcharrusur (militares semitas das regiões a oeste); Kaldāya (caldeus); Nabūbēlukain (samaritanos). Nas restantes unidades que não têm qualquer origem, os comandantes são os seguintes: Charruēmuranni (primeira unidade); Taklakanabēl (quinta unidade); Adallal (sexta unidade); Nergalcharrāni (sétima unidade); cf. DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 95.

¹⁰⁸⁴ Alguns investigadores interpretaram a presença deste contingente estrangeiro como resultado da conquista de Duryakin em 709 a. C., mas, na descrição desta vitória, não há qualquer referência à adição de tropas externas ao exército assírio. Logo, é possível que estes caldeus fossem efectivos recrutados em tribos da região leais ao rei da Assíria; cf. Idem, pp. 101-102. Seguidamente, iremos abordar as problemáticas associadas à presença e utilização de esquadrões de carros de guerra de origem estrangeira no exército neo-assírio.

¹⁰⁸⁵ TADMOR, «*With my many chariots I have gone up the heights of mountains*». *Historical and Literary Studies on Ancient Mesopotamia and Israel*, pp. 183-184.

¹⁰⁸⁶ DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 95. Esta interpretação tem como base os nomes dos dez oficiais que estavam associados a esta unidade provincial; cf. Idem, p. 101.

¹⁰⁸⁷ Idem, pp. 101-107.

¹⁰⁸⁸ SAGGS, *The Nimrud Letters*, 1952, p. 129.

Neste excerto¹⁰⁸⁹, datável do reinado de Salmanasar I (c. 1263-1234 a. C.¹⁰⁹⁰), o rei relata que optou por levar consigo a «terceira escolha dos meus carros de guerra». Esta referência não implica necessariamente que a unidade fosse inferior a qualquer outra, até porque é discutível que o monarca em alguma situação se fizesse acompanhar de uma unidade de menor qualidade. Seria esta unidade liderada por um «terceiro homem»? Ou era este o número atribuído à unidade em questão? Esta «terceira escolha» pode ser o resultado da ausência de unidades anteriores, que poderiam estar em serviço. Sabe-se que a expressão *ša šēpē*, presente em Nuzi, significa um contingente de carros de guerra que teria a função de acompanhar e escoltar o rei¹⁰⁹¹: seriam militares com veículos puxados por dois cavalos e, embora não se saiba ao certo, estas unidades poderiam ser comandadas directamente pelo monarca ou por um chefe eunuco¹⁰⁹².

Do reinado de Assaradão, chegou-nos um excerto referente aos desertores do governo de Der, onde¹⁰⁹³ é mencionado um militar chamado Bursila, identificado como o «terceiro homem da coroa do príncipe». Como ficou dito anteriormente, o cargo de «terceiro homem» ainda é uma questão em aberto, mas neste contexto parece fazer parte de algum tipo de guarda pessoal do rei ou de algum membro da família real. O mesmo acontece com o exemplo do exército «pessoal» do príncipe assírio, composto por oito comandantes, cinco *qurbūtu* da guarda real, quatro «terceiros-homens» e um treinador de cavalos para os carros de guerra¹⁰⁹⁴.

Datável do século VIII a. C., a chamada «Lista do Vinho» menciona três termos aos quais alguns investigadores atribuem características que estão estreitamente relacionadas com os carros de guerra: *ša DUH^{MEŠ}*; *ša GÌR^{II}*; *GÌŠTAH KAL*. Dalley propôs uma leitura desta última palavra como *tah-líp* e depois relacionou-a com *tah-li-pi*, expressão presente no «Épico de Tukultinurta» e que significa «revestimento de armadura», sugerindo uma referência a um tipo de militares couraçados presentes nos carros de guerra¹⁰⁹⁵. Também esta fonte revela informações sobre duas unidades de guarda e uma delas relacionada com os carros de guerra, sendo esta força mencionada nos reinados de Assaradão e, anteriormente, de Sargão II. Tudo indica que este contingente estava bastante próximo dos mais altos cargos do exército assírio e, possivelmente, até mesmo do próprio rei¹⁰⁹⁶.

¹⁰⁸⁹ LUCKENBILL, *ARAB*, p. 40 [trad. nossa].

¹⁰⁹⁰ FRAHM, «The List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 614.

¹⁰⁹¹ POSTGATE, «The Assyrian Porsche?», *SAAB*, IV/1, p. 35.

¹⁰⁹² DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 39.

¹⁰⁹³ [...] Bur-Sila, «terceiro homem» da coroa do príncipe; [...]; cf. LUUKKO e VAN BUYLAERE, «The Political Correspondence of Esarhaddon», *SAA*, XVI, p. 122 [trad. nossa].

¹⁰⁹⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 88.

¹⁰⁹⁵ POSTGATE, «The Assyrian Porsche?», *SAAB*, IV/1, p. 35.

¹⁰⁹⁶ WILSON, *The Nimrud Wine Lists*, p. 48.

Especialmente durante o reinado de Sargão II, verifica-se a presença de forças estrangeiras nos contingentes assírios¹⁰⁹⁷, mas, por vezes, torna-se difícil distinguir a partir das fontes escritas qual a real situação em que os efectivos de origem estrangeira são incorporados no exército neo-assírio. Antes de mais, não se sabe ao certo se estas incorporações de carros de guerra eram apenas do veículo ou se incluíam também os efectivos estrangeiros¹⁰⁹⁸: a presença destes poderia ser o resultado de deportações de populações¹⁰⁹⁹, forças mercenárias contratadas nos territórios conquistados ou unidades recrutadas «à força» pela potência ocupante. Para além destas três possibilidades, há que equacionar, também, a eventualidade de estes contingentes serem vassalos dos reis assírios, que ficaram com esta condição depois da derrota.

Esta realidade observa-se no reinado de Assurnasírpal II, onde foram usadas forças auxiliares oriundas de um vasto número de vassalos do Norte da Síria; e também com Assurnirari V (754-745 a. C.), que na paz com o rei de Arpad o obrigou a fornecer-lhe os seus soldados e carros de guerra como tropas auxiliares¹¹⁰⁰. Na carta n.º 175 do reinado de Sargão II, é referida uma força especializada de contingentes aramaicos para serem utilizados nos exércitos com carros de guerra; são mencionados cavalos, outros equídeos, carros, efectivos e, inclusive, uma bagagem de apoio, ou seja, um sistema logístico¹¹⁰¹.

Admitindo que o carro de guerra ainda era, na época de Sargão II, uma arma importante nos campos de batalha, um valioso objecto relacionado com o poder e com uma especialização do próprio treino militar, é discutível que qualquer contingente estrangeiro, ligado aos carros de guerra presentes nos exércitos assírios, fosse um resultado de anteriores deportações, e o mesmo se pode aplicar aos recrutamentos forçados nas populações controladas pelos assírios.

Por que razão atribuiriam os oficiais assírios uma arma como o carro de guerra a estrangeiros? Mesmo se estes fossem especialistas na utilização desta arma seria arriscado para o poder central dar a uma força estrangeira tamanho potencial militar, muito perigoso em caso de revolta. Para além de ser uma potencial fonte de problemas, o próprio custo de produção e de manutenção de um carro de guerra parece acrescentar ainda mais dúvidas sobre este aspecto.

¹⁰⁹⁷ Para informações complementares sobre as forças estrangeiras nos exércitos assírios no tempo de Sargão II e de Tiglatpileser III, veja-se: DALLEY, «Foreign Chariotry and Cavalry in the Armies of Tiglath-Pileser III and Sargon II», *Iraq*, 47, pp. 31-48.

¹⁰⁹⁸ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 92.

¹⁰⁹⁹ O termo *rab šaglūte*, que significa «oficial dos deportados», surge nas «Listas Equestres», mostrando assim que um determinado número destes militares era, efectivamente, incorporado nos contingentes assírios. Mas apenas se sabe que tinham cavalos na sua posse, não se sabendo se possuíam também carros. Estes seriam em reduzido número, atribuindo assim a estas unidades uma menor importância na forma de fazer a guerra na Assíria; cf. Idem, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 108.

¹¹⁰⁰ Idem, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 92.

¹¹⁰¹ LUUKKO, «The Correspondence of Tiglath-Pileser III and Sargon II from Calah/Nimrud», *SAA*, XIX, p. 39.

É evidente que existiam unidades de carros de guerra de origem estrangeira nos contingentes assírios, mas não parece provável que estes fossem resultado de algum tipo de deportação.

«[...] Destes prisioneiros eu criei uma divisão de 300 carros de guerra [e] 600 [homens mon]tados equipados com escudos de couro e lan[ças], e adi[cionei-os] ao exército real. [...] [...] 50 carros de guerra para o meu exército real. [...] [...] Eu cerquei e conquistei a Samaria, trouxe como espólio 27 290 habitantes de lá. Eu formei com eles um contingente de 50 carros de guerra [...] [...] Um contingente de 200 carros de guerra e 600 cavaleiros eu formei a partir dos habitantes de Hamath e adicionei-os ao meu exército real. [...] [...] E os rebeldes habitantes de Karkemich [...]. Eu formei a partir deles um contingente de 50 carros de guerra [...] e adicionei-os ao meu exército real. [...]»

Neste excerto¹¹⁰² dos anais de Sargão II, é relatado que este trouxe vinte e sete mil duzentos e noventa habitantes da Samaria¹¹⁰³, número que parece desde logo exagerado. Este rei refere que, dentro do grupo de prisioneiros, equipou alguns com carros de guerra, num total de cinquenta veículos, tendo criado previamente uma divisão com trezentos carros; já na conquista de Hamath, criou também um contingente de duzentos carros de guerra. Todos os efectivos destes carros eram estrangeiros? Haveria algumas semelhanças no que concerne aos militares presentes nas plataformas? Como já foi demonstrado no capítulo II, a presença de vários métodos de aquisição de carros, desde logo os espólios militares, podem atribuir aos contingentes de veículos uma forte componente heterogénea, realidade à qual a máquina militar assíria não deverá ter sido estranha.

2. CORREDOR SIRO-PALESTINO

Conhece-se muito pouco sobre a hierarquia militar dos exércitos siro-palestinos, e as informações que nos chegam provêm de modelos exteriores, como é o caso dos oficiais hititas em Karkemich, onde surgem referências ao «chefe dos carros de guerra da direita» e aos «chefes dos carros de guerra da esquerda»¹¹⁰⁴. A partir dos arquivos de Ugarit, sabemos que os oficiais com a nomenclatura de «chefe dos carros de guerra» tinham um estatuto elevado na hierarquia militar da cidade. Também temos conhecimento do «chefe dos cavaleiros», que comandaria os aurigas e seria o responsável pelo treino destes e também do resto da tripulação¹¹⁰⁵.

¹¹⁰² PRITCHARD, *ANET*, pp. 284-285 [trad. nossa].

¹¹⁰³ Pelo menos no que diz respeito aos indivíduos que foram indicados como efectivos dos carros de guerra assírios, estes parecem ser maioritariamente de origem israelita e não tanto com origem no reino de Judá; cf. ZADOK, «Israelites and Judaeans in the Neo-Assyrian Documentation (732-602 B.C.E.): An Overview of the Sources and Socio-Historical Assessment», *BASOR*, 374, p. 163; TAVARES, «Os hebreus perante a ofensiva assíria desde 746 a 722 a. C. (Queda da Samaria)», *Didaskalia*, XII, p. 101.

¹¹⁰⁴ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 82.

¹¹⁰⁵ Idem, p. 86.

Tal como se observou na análise dos carros propriamente ditos, de uma forma geral, devido às características que o Corredor siro-palestino então apresentava, o sistema de comando e a organização dos esquadrões deveriam ser, devido às fortes influências externas, bastante idênticos às potências do Norte, nomeadamente os Mitânios e os Hititas, e no Sul sentir-se-ia certamente a influência do Egito, desde logo pela presença militar na região, que, naturalmente, trazia consigo já um modelo organizacional prévio¹¹⁰⁶. Apesar da parca abundância de informações, na Bíblia podemos, ainda assim, encontrar algumas referências sobre hierarquias militares¹¹⁰⁷:

«[...] Dos filhos de Israel, Salomão não destinou nenhum à escravidão, pois eram homens de guerra, seus chefes, seus escudeiros, comandantes dos seus carros e da sua cavalaria. [...]»

Mesmo que aqui não seja referido nenhum oficial em concreto, ficamos a saber que existia pelo menos uma relação com o posto de «comandante dos carros de guerra»¹¹⁰⁸, e, embora esta seja uma designação bastante genérica, sugere a existência de uma separação entre a infantaria, os carros de guerra e a cavalaria. Também o termo abrangente de «chefe» está abundantemente presente em vários passos da Bíblia. Vejam-se a propósito os seguintes excertos¹¹⁰⁹:

«[...] Ora o rei da Síria tinha dado esta ordem aos seus trinta e dois chefes de carros: «Não luteis contra ninguém, pequeno ou grande, senão somente contra o rei de Israel.» Os chefes dos carros, ao verem Josafat, disseram entre si: «É ele, com certeza, o rei de Israel»; e lançaram-se sobre ele. Então Josafat soltou o seu grito de guerra. Vendo que não era ele o rei de Israel, os chefes dos carros afastaram-se. Um soldado, porém, disparou com o seu arco à sorte e feriu o rei de Israel, entre as juntas da sua armadura. E logo o rei disse ao condutor do seu carro: «Volta a rédea e leva-me para fora do campo de batalha, porque estou ferido.» Mas o combate, naquele dia, foi tão violento que o rei teve de ficar de pé no seu carro diante dos sírios; morreu ao cair da tarde; o sangue saía da sua ferida e inundava todo o carro. [...]»

«[...] Jorão foi a Seir com todos os seus carros, e, durante a noite, atacou os edomitas que o tinham cercado a ele e aos chefes dos seus carros; as tropas, porém, fugiram para as suas tendas. [...]»

Haverá diferenças hierárquicas e funcionais entre o cargo de «chefe dos carros» e o de «comandante dos carros de guerra»? Apesar de serem termos diferentes, é plausível admitir que ambos se referem a oficiais com funções bastante aproximadas. O elevado número de «chefes dos carros» que o rei sírio apresentava, trinta e dois «chefes», podem sugerir a presença de líderes locais com as suas forças de carros de guerra privadas. Também a aparente distinção

¹¹⁰⁶ O sistema de comando e organização egípcia e hitita será abordado posteriormente neste capítulo.

¹¹⁰⁷ 1Re 9.22 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 482.

¹¹⁰⁸ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 132.

¹¹⁰⁹ 1Re 22.31-35 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, pp. 504-505; 2Re 8.21 *apud* Idem, p. 517.

feita no excerto retirado do *Primeiro Livro dos Reis*, capítulo 9, versículo 22, entre os termos «chefe» e «comandante» permitem uma interpretação diferente, pois remete-nos para uma possível maior distinção entre ambos os termos, nomeadamente no que concerne às suas funções.

A hierarquia militar do exército israelita, antes do início da monarquia, deverá ter sido organizada a partir de um chefe militar (comandante), que tinha como subordinados os vários chefes tribais, e cada um destes teria o seu próprio contingente. Com o advento da monarquia, o comando passou para o rei ou para o «comandante do exército», que nos reinados de Saul, David e Salomão foram Abner, Joab e Beniah respectivamente¹¹¹⁰. Durante o reinado de David, o exército estava dividido em doze unidades e cada uma destas tinha um comandante e um líder superior, que seria o líder tribal de onde as tropas eram oriundas¹¹¹¹. Especialmente com a subida ao poder de David, os esquadrões de carros passam a fazer parte dos exércitos israelitas, embora não se saiba o grau de distinção que existiria entre os esquadrões e o restante exército. Apesar de não haver dados que permitam confirmar esta realidade, tudo indica que sim, devido à referência ao oficial, o «comandante dos carros de guerra».

Também no que concerne à organização e quantificação dos esquadrões presentes nesta região, as informações são parcas. Sabe-se que aproximadamente em 1450 a. C. se dá um conflito entre o faraó Tutmés III e o rei de Kadech (líder da revolta contra o controlo egípcio), sendo este ainda apoiado por várias cidades da região (cerca de trezentos e trinta «príncipes»). A batalha de Meguido, como ficou conhecida, opôs as forças do rei de Kadech ao exército egípcio composto por, aproximadamente, dez mil a vinte mil soldados, mas não conhecemos números concretos para o exército revoltoso; porém, a partir dos relatos egípcios desta batalha, sabemos qual foi o espólio trazido por Tutmés III para o Egito¹¹¹².

Nos «Anais de Tutmés III», é referido que foi levado para as Duas Terras um total de novecentos e vinte e quatro carros¹¹¹³ assim distribuídos: dois carros de ouro, trinta dos aliados do rei de Kadech e oitocentos e noventa e dois do restante exército¹¹¹⁴. Ainda que não se saiba quais eram os aliados, novecentos e vinte e quatro carros parece um número bastante plausível, enquanto o número total no exército deveria ser maior, pois é pouco provável que todos os carros tivessem sido capturados. Dividindo em partes iguais os novecentos e vinte e quatro

¹¹¹⁰ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 48-49.

¹¹¹¹ Idem, p. 48.

¹¹¹² ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, pp. 89-90; Idem, p. 100.

¹¹¹³ Amen-hotep II (c. 1450-1425 a. C.) durante as suas campanhas na Síria terá adquirido como espólio de guerra mil e noventa e dois carros de guerra; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 96.

¹¹¹⁴ Idem, p. 122.

veículos pelos trezentos e trinta aliados e pelo rei de Kadech, cada um destes teria aproximadamente três carros de guerra, quantificação demasiado baixa, que pode ser aumentada pelos carros que provavelmente foram destruídos ou salvos.

Durante grande parte da história de Israel, o exército foi composto por milícias que eram chamadas quando havia a possibilidade de conflito armado. Inclusive, mesmo depois de instaurada a monarquia com o rei Saul, o exército israelita continuou maioritariamente a ser formado por milícias, se bem que se comece a verificar o embrião de um núcleo militar profissional¹¹¹⁵.

As milícias foram fundamentais para as conquistas narradas no *Livro de Josué*, para os eventos do *Livro dos Juízes* e do próprio início da monarquia, momento em que terão adquirido uma dimensão mais ocasional, sendo apenas utilizados em caso de necessidade¹¹¹⁶. Este tipo de exército usava um armamento muito ligeiro: espadas, lanças de pequena dimensão (também usadas como dardos), arco e fundas¹¹¹⁷. Para além de serem uma infantaria ligeira, estas forças eram, também, pouco treinadas. As deficientes condições em que os exércitos israelitas se apresentavam contribuíram largamente para algumas derrotas, como foi o caso do conflito entre Saul e o rei filisteu, onde apenas o monarca israelita e o seu filho utilizavam armas de metal¹¹¹⁸.

Na Bíblia encontram-se, em certos textos, informações que permitem obter alguns números para as forças a mando do rei de Israel, bem como para outros contextos¹¹¹⁹. Veja-se o seguinte excerto¹¹²⁰:

«[...]
Saul passou-lhes revista em Bezeq, e havia trezentos mil homens de Israel, sendo trinta mil da tribo de Judá.
[...]»

Estes números apresentados no trecho são muito exagerados para o que uma região, como Israel, poderia convocar como efectivos para o campo de batalha. Veja-se, por exemplo, a batalha de Kadech (contemporânea do que é descrito no *Livro dos Juízes*), que opôs egípcios

¹¹¹⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 47.

¹¹¹⁶ Com o aparecimento de David no contexto regional, o modelo de exército mudou também. Depois de subir ao poder, David transformou os seis mil homens que anteriormente o acompanhavam no primeiro exército permanente e profissional do reino de Israel; cf. SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 47.

¹¹¹⁷ Idem, pp. 46-58.

¹¹¹⁸ Idem, pp. 46-47.

¹¹¹⁹ Para o tempo de Sísera em Canaã, a Bíblia atribui a este uma força de novecentos carros de guerra; cf. Jz 4.3 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 346; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 82. Para os filisteus, uma força de trinta mil carros de guerra; cf. 1Sm 13.5 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 402. Boyd Seevers sugere que os «trinta mil carros de guerra» devam ser lidos como «trinta unidades de carros de guerra», unidades estas com dez carros cada e não com veículos individuais. Assim, o exército filisteu, quando confrontou Israel, teria um total de trezentos carros; cf. SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 167. Ainda sobre os carros cananeus, a quantificação de novecentos carros presente na Bíblia pode ser plausível.

¹¹²⁰ 1Sm 11.8 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 400.

e hititas, potências com muito mais poderio militar que Israel e cujos exércitos juntos totalizavam cerca de cinquenta mil soldados. Existem, pelo menos, duas explicações para a apresentação de números tão elevados neste contexto: a primeira prende-se com uma intenção na fonte de exagerar nos números para elevar os feitos dos protagonistas num determinado acontecimento, outro pode dever-se à palavra usada para a quantificação das forças militares. Normalmente, a palavra utilizada é *'eleph*, geralmente traduzida por «milhares», o que pode explicar o exagero que aparece por toda a obra em termos de dimensão dos contingentes. Esta problemática fez com que alguns investigadores defendessem de uma forma categórica que as quantificações de exércitos, entre outras coisas, eram falsas e, sobretudo, exageros dos autores¹¹²¹. Se o excesso quantitativo está presente em descrições de exércitos no seu aspecto geral, o mesmo verifica-se quanto aos carros de guerra. Veja-se o seguinte excerto¹¹²²:

«[...] David apreendeu-lhe mil carros, sete mil cavaleiros e vinte mil soldados de infantaria. Cortou os jarretes de todos os cavalos de tiro e deles conservou somente cem. [...]»

Fixando-nos apenas na referência aos «mil carros», o número é extremamente exagerado tendo em conta outros povos mais poderosos: note-se a propósito que o Hatti apenas alinhou quinhentos carros de guerra (oriundos da região) em Kadech¹¹²³. Considerando o já mencionado problema com o termo *'eleph*, estaria aqui aludido, em vez de mil carros, uma centena destes? Para o reinado de Salomão, é dito que este tinha quatro mil garanhões, quantidade que daria cerca de dois mil carros de guerra, mais uma vez uma força irrealista para o contexto em questão¹¹²⁴.

3. ANATÓLIA

Tanto do Reino Antigo hitita como do Império Hitita pouco se conhece sobre a linha de comando do exército; tal como se percebe em outros contextos, o topo da hierarquia militar seria ocupado pelo rei, também intitulado «comandante-chefe»¹¹²⁵, e que raramente entraria em combate, comandando assim as suas tropas na retaguarda¹¹²⁶. Abaixo do monarca, sabemos da existência do «comandante dos mil», que estaria relacionado com o alto comando das tropas

¹¹²¹ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 53-54.

¹¹²² 1Cr 18.4 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 568.

¹¹²³ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

¹¹²⁴ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 83.

¹¹²⁵ BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 8.

¹¹²⁶ BURNEY, «Army», *HDH*, p. 30.

hititas¹¹²⁷, bem como o cargo de «supervisor chefe dos mil»¹¹²⁸. No «Tratado entre Muwatalli II do Hatti e Talmicharrumma de Alepo»¹¹²⁹, faz-se menção a outros cargos, que poderão estar ao mesmo nível que os anteriormente mencionados:

«[...] Aranhapilizzi, comandante das tropas [da direita..., comandante das] tropas da esquerda; Lupakki, chefe dos servos do palácio, Mittanamuwa, chefe dos escribas, [...]»

Enquanto os dois últimos cargos não terão tido, à partida, uma função directamente militar, o «comandante das tropas da direita» e o homólogo da esquerda eram oficiais de comando. Se bem que não apresentem, explicitamente, uma relação directa com os esquadrões de carros de guerra, estes comprovam uma subdivisão do exército hitita em, pelo menos, duas secções: a ala esquerda e a ala direita¹¹³⁰. Segundo Arthur Cotterell, haveria efectivamente um «chefe dos carros de guerra da direita» e um homólogo da esquerda¹¹³¹. Seria o «comandante» referido no excerto de infantaria? Seriam os cargos mencionados no excerto de oficiais superiores a estes agora apresentados? Chefiaria o «comandante das tropas da direita» tanto os infantes como os esquadrões de carros? Abaixo deste deveriam estar os vários cargos ligados às várias tipologias de forças que compunham o exército do Hatti, fossem os oficiais relacionados com os carros ou com a infantaria, como é o caso do «comandante dos dez»¹¹³². Tendo em conta as quantidades de combatentes associadas a estes cargos, a organização militar hitita parece estar baseada no número dez¹¹³³, crescendo depois, até chegar ao oficial que comandaria mil efectivos. Admitindo esta realidade, então é provável que houvesse também um oficial que comandaria cem efectivos. Mas não sabemos se a composição seria idêntica para os esquadrões dos carros de guerra, mas é uma possibilidade a considerar.

Era então comum entre os monarcas hititas o destacamento dos seus filhos como comandantes dos exércitos em campanha; mas devido, por vezes, à incompetência e à in experiência destes, o resultado poderia ser catastrófico para a máquina militar. Parece ser o caso de Suppiluliuma I, que colocou os seus filhos Arnuwanda e Charrikuchuh nessas funções, ou Tudhalia IV, que deu ao seu filho Kisnapili o comando do exército numa campanha no Sudoeste da Anatólia, região onde este príncipe acabaria por morrer numa emboscada, tal como o oficial que, na hierarquia militar, lhe estava imediatamente abaixo, o «delegado do exército».

¹¹²⁷ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 154.

¹¹²⁸ O cargo de «supervisor chefe dos mil», presente no «Tratado entre Tudhalia IV do Hatti e Kurunta de Tarhuntassa», parece ser bastante igualitário para com o «comandante dos mil».

¹¹²⁹ BECKMAN, *HDT*, p. 95 [trad. nossa].

¹¹³⁰ Além destas duas secções, é possível conceber a existência de uma terceira, o centro.

¹¹³¹ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 82.

¹¹³² GÜTERBOCK e VAN DEN HOUT, «The Hittite Instruction for the Royal Bodyguard», *AS*, 24, p. 25.

¹¹³³ WRIGHTSON, *Greek and Near Eastern Warfare 3000-301 BC*, p. 76.

Para além dos filhos, os próprios irmãos do rei seriam destacados para posições elevadas dentro do exército hitita, muitas vezes com funções associadas ao «chefe da guarda real»¹¹³⁴. Quais seriam os oficiais que estavam relacionados com os carros de guerra do Hatti? Quais seriam as suas funções? Veja-se para já o seguinte excerto¹¹³⁵:

«[...] [Se alguma] pessoa discutir [com minha majestade] e insultar minha majestade, [seja o irmão do rei], um príncipe, um alto oficial nobre, um oficial de confiança, um servo do palácio, uma unidade de infantaria ou de carros de guerra [...]. [Se] não é possível para ti, então escreve para minha majestade, [mas] coloca [a infantaria] e os carros de guerra sob o comando de um nobre. [...]»

Embora este trecho retirado do «Tratado entre Mursili II do Hatti e Targasnalli de Hapalla» não refira, efectivamente, nenhum cargo concreto relativo aos esquadrões de carros de guerra, a partir do que é mencionado no final da fonte podemos observar que haveria uma ligação entre a linha de comando e as famílias nobres do Hatti. O texto parece sugerir, também, que esta dimensão e influência fossem depois transpostas para os aliados e vassalos que tinham tratados com os Hititas, pois aparentemente se refere a contingentes hititas em regiões externas, em territórios sob a esfera de influência do Hatti.

No que diz respeito apenas ao comando dos carros de guerra, o já mencionado «chefe dos combatentes dos carros da direita» e ainda o «chefe dos combatentes dos carros da esquerda»¹¹³⁶, indicam qual seria a organização em batalha do exército hitita: na disposição de combate, haveria uma repartição do exército, pelo menos, em duas partes, embora sobre os carros de guerra não seja possível determinar se estes estavam nas alas esquerda e direita (primeiro modelo) ou se ficavam na vanguarda da infantaria (segundo modelo), sendo depois aí divididos entre direita e esquerda por razões tácticas. Como será exposto posteriormente (capítulo IV), ambas as tipologias de disposição implicam um método de combate bastante distinto.

Por um texto datável do reinado de Suppiluliuma I, tomamos conhecimento de um outro cargo: o «chefe dos combatentes dos carros»¹¹³⁷, o qual parece ter funções idênticas ao «chefe dos combatentes dos carros da direita», bem como o seu homólogo da esquerda. É possível que este tivesse funções superiores aos demais devido à sua nomenclatura de cariz generalista.

«[...] [Esta tabuinha] regista o tributo de sua majestade. [Para sua majestade: uma taça de ouro] 50 *shekels* de peso.
[...]

¹¹³⁴ BRYCE, *Life and Society in the Hittite World*, p. 110.

¹¹³⁵ BECKMAN, *HDT*, pp. 69-70 [trad. nossa].

¹¹³⁶ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 82.

¹¹³⁷ BEAL, «Making, Preserving, and Breaking the Peace with the Hittite State», *War and Peace in the Ancient World*, p. 82.

Para o comandante dos aurigas: uma taça de prata.
Para o vizir: uma taça de prata.
[...]
[Uma roupa de linho, 100 *shekels* de lã azul-roxa], e 100 *shekels* de lã vermelho-roxa para o comandante dos aurigas. [...]]»

Neste excerto, retirado do «Inventário do tributo de Ugarit ao Hatti»¹¹³⁸, verifica-se a referência ao «comandante dos aurigas», sendo provável que este cargo, em termos de importância, fosse equivalente ao já mencionado «chefe dos combatentes». Também ele próprio deveria ser um cargo bastante elevado, pois o tributo que recebe é idêntico ao do vizir (uma «taça de prata»); apesar de não conhecermos a posição deste oficial superior dentro da hierarquia militar hitita, sabemos a relevância que o cargo de vizir logrou atingir no Egito, imediatamente abaixo do faraó, tanto com funções de cariz militar como de cunho administrativo¹¹³⁹. No «Tratado entre Tudhalia IV do Hatti e Kurunta de Tarhuntassa», para além de termos a menção a dois oficiais já referidos, como são os casos dos «comandantes dos aurigas» e do «comandante das tropas da esquerda», aqui, surge ainda um outro cargo que aparenta estar relacionado com os esquadrões de carros de guerra – o «comandante dos escudeiros». Qual seria a função deste oficial? Em primeiro lugar, a existência de um cargo com este nome implica que existissem escudeiros que seriam liderados por este oficial. Logo, o «comandante dos escudeiros» deveria ter, à partida, a função de organizar os escudeiros, os quais, devido à ainda pouca preponderância da arma de cavalaria neste contexto histórico, é provável que estivessem relacionados com algumas funções de apoio aos carros de guerra, fosse no âmbito da manutenção do carro, no tratamento dos equídeos ou no fornecimento de armamento aos militares que combatiam nos veículos – flechas, dardos, lanças ou escudos.

No seguinte fragmento retirado do «Tratado entre Tudhalia IV do Hatti e Kurunta de Tarhuntassa», podemos verificar exactamente a referência a alguns cargos militares¹¹⁴⁰:

«[...] escreveu esta carta na cidade de Tawa na presença do príncipe Nerikkaili; Huzziya, chefe da guarda real, príncipe Kurakura; Initeachchup, rei da terra de Karkemich; [...] Tattamaru, comandante das tropas da esquerda; príncipe Ehlicharrumma; Abamuwa, comandante dos aurigas; príncipe Ewricharrumma, Alalimi, supervisor chefe dos mil; [...] Uratarhunta, comandante dos aurigas; Hursaniya, general; Zuzuhha, comandante dos escudeiros; [...]]»

São inúmeros os tratados de vassalagem¹¹⁴¹ e de aliança feitos entre os Hititas e outras culturas/populações que chegaram aos nossos dias¹¹⁴². Muitos destes apresentam cláusulas que

¹¹³⁸ BECKMAN, *HDT*, p. 168 [trad. nossa].

¹¹³⁹ Há que referir ainda que este cargo é especialmente preponderante durante o Império Médio; cf. SALES, «Vizir», *DAE*, pp. 871-873.

¹¹⁴⁰ BECKMAN, *HDT*, p. 122 [trad. nossa].

¹¹⁴¹ *Ibidem* [trad. nossa].

¹¹⁴² Para o acesso completo a estes tratados, veja-se BECKMAN, *HDT*, 1999.

obrigam os vassalos a fornecerem, sempre que o rei hitita necessitar, um contingente de infantaria e de carros de guerra. Veja-se o seguinte exemplo¹¹⁴³:

«[...] E se Chunachchura disser o seguinte: «Foram as tropas do Hatti mesmo em meu auxílio, o terror destes seria lançado sobre a minha terra!» – não obstante, tanta infantaria e carros de guerra que eu, minha majestade, te providenciar, Chunachchura deve providenciar-me exactamente a mesma quantidade de infantaria e carros de guerra. [...]

Depois: Quando eu, minha majestade, for para uma batalha contra outra terra – tanto contra [a terra] do Hurri ou contra Arzawa – Chunachchura deve dar 100 equipas de carros de guerra e 1000 soldados de infantaria e marchar no exército na companhia de sua majestade. Tu deves providenciá-los com mantimentos de marcha que estes terão até eles chegarem à presença de sua majestade. [...]

Neste «Tratado entre Tudhalia II (c. 1400-1350 a. C.¹¹⁴⁴) do Hatti e Chunachchura de Kizzuwatna», diz-se que este último seria obrigado a fornecer ao exército hitita mil soldados de infantaria e cem «equipas de carros de guerra». Qual o significado desta expressão? A referência às equipas seria devido à parelha de cavalos? Ou a cem carros de guerra?

A perspectiva de haver cem equipas com vários carros prontas a serem facultadas ao Hatti por parte de um vassalo/aliado parece pouco plausível, pois daria uma quantificação imensa e pouco verdadeira para estes contextos. Por outro lado, uma proporção de cem veículos para mil infantes parece bastante razoável, o coeficiente é admissível e perfeitamente enquadrado no contexto militar do final do segundo milénio a. C. Veja-se, por exemplo, que em Kadech Kizzuwatna apresentou ao Hatti uma força de duzentos carros de guerra e dois mil soldados de infantaria¹¹⁴⁵, num coeficiente idêntico ao referido no tratado feito cerca de sessenta e cinco anos antes do conflito. Este aumento para o dobro dos contingentes fornecidos pode reflectir uma maior capacidade de produzir ou de adquirir carros de guerra por parte de Kizzuwatna ou pode ser o resultado da própria dimensão do conflito (Kadech), que pode ter obrigado o rei hitita a exigir mais efectivos aos seus subordinados.

É difícil de determinar, com certezas, quantos carros de guerra exclusivamente de origem hitita conseguiria um rei do Hatti colocar em batalha¹¹⁴⁶. A primeira fonte hitita que fornece alguns dados sobre a quantificação dos veículos presentes nos esquadrões data de aproximadamente 1700 a. C., sendo oriunda do reinado de Anitta, monarca que tinha no seu exército um total de quarenta carros de guerra¹¹⁴⁷.

¹¹⁴³ BECKMAN, *HDT*, pp. 23-24 [trad. nossa].

¹¹⁴⁴ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. XV.

¹¹⁴⁵ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

¹¹⁴⁶ Segundo Trevor Bryce, cada «chefe dos carros de guerra da direita» e esquerda bem como os equivalentes dos outros ramos do exército teriam ao seu dispor uma média de mil efectivos; cf. BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 9.

¹¹⁴⁷ Segundo Duncan Noble, outros textos referem oitenta carros; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 96.

Era prática normal, não apenas para o Hatti, trazer como espólios de guerra vários carros e cavalos para a capital do reino ou para qualquer outra cidade da região; naturalmente, estes carros iriam ser aplicados e adaptados aos contingentes de origem hitita, servindo para aumentar o número de veículos à disposição. Parece ser o caso de Tudhalia I, que nos seus conflitos com Arzawa e na subsequente vitória trouxe para o Hatti contingentes de infantes e de carros de guerra, incluindo seiscentas equipas de cavalos, o que daria igualmente seiscentos veículos para a guerra¹¹⁴⁸. Esta realidade atribuída, especificamente, aos esquadrões de carros de guerra uma considerável heterogeneidade, pois não sabemos se as tipologias de veículos presentes em Arzawa eram semelhantes às do Hatti, e o mesmo problema aplicar-se-á a qualquer outra região da Anatólia. Vejam-se os seguintes exemplos¹¹⁴⁹:

«[...] Então Kisnapili veio e tomou o comando de ti [...] no Hatti. Kisnapili foi para a batalha contra Attarissiya. 100 [carros de guerra e... infantaria] de Attarissiya [compôs]. [...]»

«[...] Eu [enviei(?)] dez [equipas] de cavalos e 200 soldados de infantaria para Zuwa, o portador de bastão [...] O inimigo atacou a cidade de Marasa, [e] eles mataram Zuwa, o portador de escudo. [...] E eles providenciaram comida e bebida para a sua infantaria e [carros de guerra...] Depois eles foram colocar a cidade de Marasa sob cerco. [Eles queimaram[-na]].»

Ambos os excertos são oriundos do reinado de Arnuwanda I do Hatti (século XIV a. C.) e, tal como para o reinado de Tudhalia I (monarca seu antecessor), estão inseridos num contexto de conflitos com Arzawa¹¹⁵⁰. Enquanto no primeiro trecho é feita menção a uma força de carros de guerra de cem veículos, uma quantificação razoável e bastante plausível para um conflito que, à partida, seria de pequena/média dimensão, em contrapartida, no segundo excerto, a expressão «dez equipas de cavalos» implica que fossem usados apenas dez carros na operação militar, um número bastante reduzido, mas que em comparação com os duzentos infantes enviados não parece ser desproporcional. Seria este pequeno esquadrão uma unidade com funções diferentes? Seria esta força de carros uma unidade provincial? Provavelmente, estamos perante um contingente de pequenas dimensões, utilizado para resolver um problema de menores proporções; inclusive, poderia ser uma força enviada por um aliado do Hatti sujeito a cláusulas de obrigatoriedade – que, como já vimos, podiam implicar o fornecimento de contingentes ao monarca. A própria menção da necessidade de providenciar mantimentos para

¹¹⁴⁸ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 124.

¹¹⁴⁹ BECKMAN, *HDT*, p. 156 [trad. nossa]; Idem, p. 159 [trad. nossa].

¹¹⁵⁰ Apesar desta realidade, as semelhanças e relações, fossem tipológicas ou políticas, parecem evidentes, pois estes excertos estão inseridos em acusações feitas por Madduwatta contra o rei hitita, logo muitos dos problemas mencionados foram provocados a mando do monarca hitita; cf. Idem, pp. 156-159.

os militares pode sugerir isto mesmo¹¹⁵¹. Apesar de tudo, a falta de dados obriga a que esta possibilidade tenha de ficar em aberto. A referência às «dez equipas de cavalos» demonstra, mais uma vez, que a organização dos esquadrões hititas tinha na sua base o número dez ou estava estruturada em múltiplos deste número.

A tabela que abaixo se apresenta esquematiza aquilo que já foi referido anteriormente, e nela podemos observar a variedade de origens dos contingentes hititas e não hititas na batalha de Kadech. Por exemplo, se relacionarmos os dados presentes na tabela com as iconografias egípcias sobre Kadech já aqui analisadas, levanta-se a seguinte questão: seriam os carros com rodas de oito raios pertencentes ao contingente de Luka ou de Nugasse? Dado que foi destas regiões que provieram menos carros, a representação das rodas de oito raios é a mais parca nas gravuras murais dos carros hititas em Kadech.

Hititas e aliados	Comandantes	Esquadrões de carros de guerra	Infantaria
Hatti	Muwatalli	500	5000
Hakpis	Hattusil	500	5000
Pidassa	Mitannamuwach	500	5000
Terra do rio Seha	Masturich	100	1000
Wilusa, Mira e Hapalla	Piyama-Inarach	500	5000
Luka	—	100	2000
Masa, Karkicha e Arawanna	—	200	4000
Kizzuwatna	—	200	2000
Karkemich	Sahurunuwach	200	2000
Mitanni	Sattuara	200	2000
Ugarit	Niqmepa	200	2000
Alepo	Talmi-Sarruma	200	2000
Nugasse	—	100	1000
Kadech	Niqmadu	200	2000

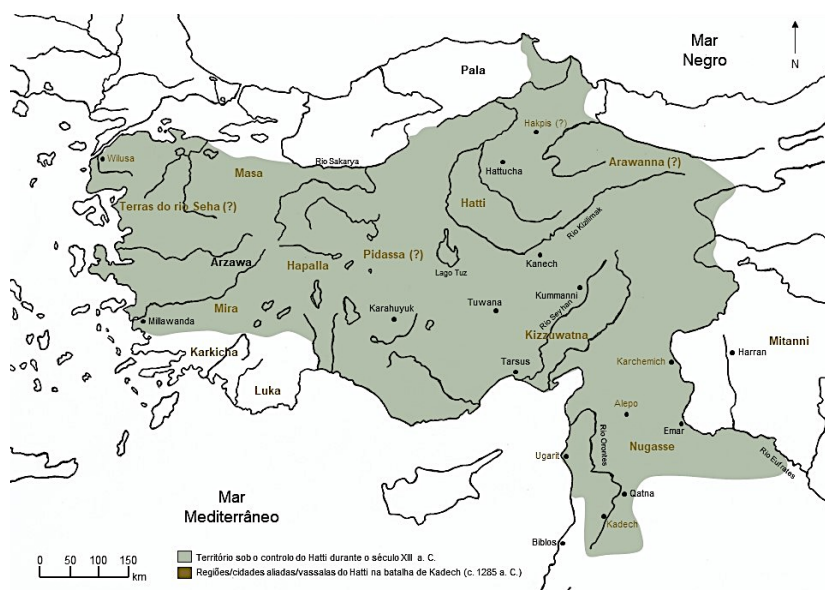
Tabela 3 - Contingentes aliados/vassalos do rei Muwatalli na batalha de Kadech [retirado de ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63].

Tendo como base as fontes relativas aos contingentes militares hititas, sabemos que grande parte das forças que o Hatti conseguia aplicar nos campos de batalha provinham de um elevado número de reinos aliados (Mapa 10). Na tabela apresentada, verifica-se que, dos três mil e setecentos carros de guerra presentes no exército hitita, apenas quinhentos pertenciam, efectivamente, ao Hatti. Assim, é evidente que os Hititas se apoiavam fortemente nos contingentes que os seus aliados/vassalos podiam e tinham de fornecer para o combate —

¹¹⁵¹ Esta realidade também está patente no seguinte excerto: «Se os Hititas te trazem, Tuppitechchup, infantaria e carros de guerra — porque eles vão para as tuas cidades, Tuppitechchup deve regularmente providenciar a estes comida e bebida.»; cf. BECKMAN, *HDT*, p. 61 [trad. nossa].

realidade que pode explicar em parte a falta de cuidado que o monarca hitita teve na batalha de Kadech, onde enviou por um caminho lamacento todo o seu contingente de carros para atacar as divisões de Ré e Amon¹¹⁵².

Fica claro que mais de metade dos esquadrões de carros de guerra que Muwatalli conseguiu aplicar no conflito tinha uma proveniência externa¹¹⁵³, distribuída pelos vários aliados e vassallos do Hatti. Como já foi referido anteriormente, é difícil definir em termos tipológicos, numa dinâmica concreta, como



Mapa 10 - Mapa político da Anatólia durante o século XIII a. C., com destaque para os aliados e vassallos hititas na batalha de Kadech

seriam os carros destes súbditos. Sabemos que dentro desta possível heterogeneidade havia, por exemplo, esquadrões de carros de guerra guarnecidos por *mariannus*, soldados oriundos da Síria e do Norte da Mesopotâmia intrinsecamente ligados ao combate com carros de guerra. Estes eram militares de elite, muito associados à aristocracia local, e que estão presentes quer como soldados recrutados quer como mercenários em outros contextos e latitudes, como é o caso do Egito, onde eram chamados *naharina*¹¹⁵⁴.

Nos territórios em torno do Hatti, a quantificação no que concerne aos carros de guerra não seria muito elevada; por exemplo, o líder militar Attarssiya, cabeça de uma população chamada Ahhiyawa e que terá chegado à Anatólia durante o século XIV a. C., terá tido nos seus contingentes cerca de cem carros de guerra¹¹⁵⁵. Importa referir ainda a presença nos contingentes fronteiriços de forças de carros de guerra, onde seriam importantes para controlar o terreno em busca de infiltrações e de possíveis ameaças, bem como para a transmissão de

¹¹⁵² ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, pp. 69-71.

¹¹⁵³ Nos chamados «Anais do rei hitita Tudhaliya I/II», é mencionada uma guerra entre o Hatti e uma coligação de várias cidades de Assuwa, onde das vinte e duas sociedades referidas podemos salientar os Lukka e Wilusa. Na parte que corresponde ao pós-batalha, podemos verificar que o rei hitita trouxe para a sua capital cerca de seiscentas parelhas de cavalos e o corpo de elite dos esquadrões de carros de guerra, os «senhores das rédeas»; cf. BRYCE, *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, p. 8.

¹¹⁵⁴ Idem, *The Kingdom of the Hittites*, pp. 55-56.

¹¹⁵⁵ Idem, pp. 58-59.

informações¹¹⁵⁶. Veja-se o seguinte excerto retirado do «Segundo tratado entre Suppiluliuma I do Hatti e Chattiwaza do Mitanni»¹¹⁵⁷:

«[...] E os deuses do Grande Rei, rei do Hatti, protegeram-nos, e os Hurritas que Chuttarna tinha enviado como protecção a Irrite, bem como os carros de guerra e as tropas da província de Irrite, juntaram-se e esperaram por nós. Nós atingimos Irrite, e as tropas e os carros de guerra que se tinham fixado dentro da cidade saíram antes de nós. [...]. [Os Assírios...] enviaram-no para cercar [Uasukanie] e deram-lhe apenas um soldado dos carros de guerra como líder. [Mas] quando ele [veio] para a cidade [de Uasukanie, as pessoas de] Uasukanie recusaram fazer tréguas. Mas quando a infantaria e os carros de guerra [da Assíria] cercaram Uasukanie, príncipe Piyassili e eu, príncipe Chattiwaza, [estávamos] em Irrite. Um mensageiro de Uasukanie veio ter connosco [e] disse [o seguinte]: «A infantaria e os carros de guerra da Assíria estão a caminho para a batalha [contra a infantaria e os carros de guerra] do Hatti. [...]»

As forças dos aliados do Hatti seriam sempre aplicadas em todos os conflitos? Não há resposta concreta para esta questão, pois as fontes raramente fazem uma referência precisa à origem dos contingentes de carros de guerra. Todavia, tendo em conta os vários tratados conhecidos, bem como, na maioria deles, a existência de uma cláusula de obrigatoriedade de fornecer contingentes de infantaria e de carros, é possível admitir esta realidade.

O custo suplementar que representava possuir um esquadrão de carros de guerra deveria ditar a própria capacidade de aplicar mais ou menos veículos em combate¹¹⁵⁸. Como se explica que o rei Muwatalli apresentasse em Kadech o mesmo número de contingentes de origem hitita que o seu aliado Hattusil de Hakkis? Ambos dispuseram de cerca de quinhentos carros de guerra em batalha, isto sem referir os restantes aliados, que, em alguns casos, tinham quinhentos carros de guerra¹¹⁵⁹. Esta desproporção de forças seria inclusive algo perigosa para o líder do exército, pois a grande maioria, se não todos os comandantes aliados, estava neste conflito numa condição de vassallos, sob o domínio do Hatti, e esta realidade poderia ser propícia a revoltas e traições, que colocariam o rei hitita em clara desvantagem. Não teria o rei hitita capacidade para possuir um contingente maior de carros de guerra? Terá optado, simplesmente, por utilizar as forças armadas dos seus aliados, poupando a sua? Não existem respostas definitivas para estas questões. Veja-se o seguinte excerto¹¹⁶⁰:

«[...] Quando eu destruí Achchuwa, eu voltei para Hattucha, e trouxe para Hattucha dez mil tropas *alšantan*, seis mil cavalos, carros e aurigas e eu coloquei-os no Hatti. [...]»

¹¹⁵⁶ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 145.

¹¹⁵⁷ BECKMAN, *HDT*, pp. 50-51 [trad. nossa].

¹¹⁵⁸ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 110.

¹¹⁵⁹ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

¹¹⁶⁰ BEAL, «Making, Preserving, and Breaking the Peace with the Hittite State», *War and Peace in the Ancient World*, p. 95 [trad. nossa].

Antes de mais, deverá haver aqui um considerável exagero nos números apresentados, do mesmo modo que, mais uma vez, esta fonte sugere uma forte heterogeneidade, não apenas dentro dos esquadrões de carros, mas em toda a máquina de guerra hitita.

Para o caso dos possíveis cargos presentes nos dois beligerantes da Guerra de Tróia, as informações são extremamente diminutas. A principal fonte, a *Iliada*, apenas é abundante em referências ao termo «comandante»¹¹⁶¹, não dando pistas sobre se este seria um militar que comandaria infantaria ou esquadrões de carros de guerra. Haveria outros cargos? Certamente que sim, deveria haver uma hierarquia militar funcional que permitisse a ambos os exércitos combaterem organizados, sendo provável que o modelo troiano fosse bastante baseado no que foi observado para o mundo hitita¹¹⁶². Igualmente parcas são as informações relativas à forma como esta arma estava organizada dentro de ambos os exércitos. Veja-se o seguinte excerto¹¹⁶³:

«[...] para me apoderar dos seus cavalos: Múlion, o lanceiro. Era genro de Augeu: desposara a filha mais velha, a loira Agamede, que conhecia todos os fármacos que produz a ampla terra. Atingi-o frontalmente com a lança de bronze; tombou na poeira. E eu saltei para o seu carro e de lá combati entre os dianteiros. Mas os Epeios magnânimos fugiam cada um para seu lado quando viram o homem tombado, pois era capitão dos cavaleiros e excelente em combate. Mas eu atirei-me a eles como uma negra tempestade e tomei cinquenta carros, em cada carro dois homens [...].»

Neste relato do confronto entre Pílios e Epeios, verificamos que o primeiro terá derrotado, com o auxílio dos seus soldados, uma unidade troiana de carros de guerra, onde terá conseguido capturar cinquenta veículos. Seria este o número aproximado de carros num esquadrão troiano? Esta parece ser uma quantificação razoável para o contexto, embora a falta de dados não permita um conhecimento mais aprofundado sobre esta questão. E os contingentes troianos presentes em Kadech (referenciados com o nome hitita para a cidade, Uilusa) surgem adjacentes a outras duas regiões, Mira e Hapalla – daqui, destas três origens vieram quinhentos carros de guerra¹¹⁶⁴. Concretamente sobre o carro micénico, sabe-se, a partir de alguns escritos do linear B, que os veículos teriam associada uma coloração, sinal que pode sugerir algum tipo de organização militar e que os dividiria em esquadrões com cores próprias¹¹⁶⁵.

A par da presença de esquadrões de carros de guerra em batalha, no mundo micénico observamos também uma outra tipologia: os *hequetai* são um modelo militar referido numa

¹¹⁶¹ Il. 2.760-762 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 70; Il. 2.835-839 *apud* Idem, p. 72; e Il. 5.217-228 *apud* Idem, p. 111.

¹¹⁶² As razões para esta possibilidade já foram abordadas no capítulo anterior.

¹¹⁶³ Il. 11.738-748 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 239.

¹¹⁶⁴ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63. Também para os esquadrões egípcios parece haver uma diferenciação de unidades com base em colorações distintas; cf. VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 71.

¹¹⁶⁵ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 126.

tabuinha em Pilos e, embora se desconheça qual a sua categoria dentro do exército, sabemos que teriam carros de guerra e que estariam relacionados com a transmissão de informações, como de resto o autor William Taylor defende. Estes *hequetai* estão também relacionados com o termo *o-ka*, que, segundo este mesmo autor, era a palavra utilizada pelos Micénios para se referirem a um corpo de guarda costeira¹¹⁶⁶.

Estes esquadrões utilizariam os carros para controlar as costas da Grécia em busca de infiltrações inimigas e nesse processo transmitiriam igualmente informações. Eram apenas comunicadas notícias de cariz militar? A utilização destes esquadrões deveria ser bastante dispendiosa. As patrulhas deveriam ser feitas com alguma regularidade, o que levaria a que estes veículos necessitassem de bastantes e frequentes reparações, para lá de todo o apoio logístico de que estas unidades careciam, bem como, claro, da despesa relativa ao processo de recrutamento, treino e equipamento de militares e animais. Durante a ocupação dos Aqueus na Grécia, a cavalaria era ainda inexistente; assim, parece relativamente compreensível a existência de alguma forma de transmissão de informações que tinha no carro de guerra o seu meio de transporte, embora a geografia grega seja acidentada, logo mais difícil para o aproveitamento de todas as capacidades dos esquadrões de carros de guerra.

4. EGIPTO

No Egipto, o comandante supremo do exército era o faraó¹¹⁶⁷, e, embora este não entrasse em combate, pois o perigo da refrega era demasiado elevado. Quando presente na campanha, o rei seria quem comandava os contingentes em batalha. O monarca delegaria outras funções em outros cargos hierarquicamente inferiores, como são os seguintes exemplos: o «comandante-em-chefe», o «chefe adjunto das divisões do Norte» e o seu homólogo do Sul e o próprio «general»; haveria depois uma subdivisão abaixo deste último, que incluía o «porta-estandarte», «adjuntos», «escriba do exército» e «comandante residente»¹¹⁶⁸.

No esquema relativo à hierarquia militar egípcia durante o Império Novo, apresentado por Ian Shaw na sua obra *Egyptian Warfare and Weapons*¹¹⁶⁹, observamos que patenteia um cariz bastante generalista e fortemente focado na vertente apeada das forças egípcias. A

¹¹⁶⁶ TAYLOR, *Os Micénicos*, p. 137.

¹¹⁶⁷ VITA, «The Power of a Pair of War Chariots in the Late Bronze Age», *SWANE*, p. 90. Pensa-se que durante a juventude o futuro rei do Egipto, ainda enquanto príncipe, teria comandado um esquadrão de carros de guerra em campanha, embora fosse pouco provável que este estivesse presente na refrega devido à sua importância para a sucessão ao trono; cf. MCDERMOTT, *Warfare in Ancient Egypt*, pp. 118-119.

¹¹⁶⁸ SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, p. 27.

¹¹⁶⁹ *Ibidem*.

ausência de referências sobre cargos ligados aos esquadrões de carros de guerra egípcios é evidente, sendo aqui a única exceção o oficial administrativo, «escriva de montagem», que podia, em certa medida, estar relacionado com a função de supervisor da produção e da montagem dos carros de guerra.

Haveria outros cargos relacionados com esta arma? Certamente que sim, pois a especificidade que esta arma apresentava obrigaria a que houvesse oficiais exclusivamente focados nos aspectos técnico-táticos do uso do carro em batalha. Há que ter em conta, igualmente, o estatuto de elite que os militares presentes nestes veículos evidenciavam¹¹⁷⁰. Como será analisado de seguida, estes oficiais podiam estar a um nível elevado, a par do próprio «general», abaixo deste como o «porta-estandartes» ou ainda como os «capitães de esquadrões de carros de guerra»¹¹⁷¹. Também, depois da expulsão dos Hicsos e consequente introdução do carro no início da XVIII dinastia, os filhos do faraó adquiriram o título de «primeiro auriga dos carros de guerra»¹¹⁷².

A par do «general» (*imirá mechá*), temos conhecimento do cargo, de resto ausente do esquema elaborado por Ian Shaw, de «general dos cavalos» (*imirá-sesemut*)¹¹⁷³ e aqui podemos observar, desde logo, uma divisão tipológica do exército egípcio: enquanto o primeiro teria funções focadas nos soldados de infantaria, o segundo, devido ao título que apresenta, parece estar associado aos esquadrões de carros de guerra e seria dentro daquela secção do exército o oficial com posição hierárquica mais elevada.

A presença do termo «cavalo» restringe a função deste oficial apenas aos cavalos? Ou pode ser alargada aos carros de guerra? Apesar da nomenclatura, parece plausível admitir que este cargo pudesse ser amplo e estar relacionado com o comando dos veículos em batalha, até porque a cavalaria no Egipto durante o Império Novo era um sector ainda muito incipiente. Abaixo deste surgiam o «comandante das tropas dos carros de guerra»¹¹⁷⁴, o «comandante dos esquadrões de carros de guerra»¹¹⁷⁵, os «capitães dos carros» (*idenu en ta-net-heteri*) e os «aurigas dos carros» (*kedjen*)¹¹⁷⁶. Vejam-se os seguintes excertos¹¹⁷⁷:

«[...] Então veio a comitiva real e tenente-comandante dos carros de guerra [...]»

¹¹⁷⁰ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 72.

¹¹⁷¹ SALES, «Exército», *DAE*, p. 353.

¹¹⁷² Idem, «Carro», *DAE*, p. 181; SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 71.

¹¹⁷³ SALES, «Exército», *DAE*, p. 353.

¹¹⁷⁴ Na linha hierárquica, este oficial ficava imediatamente abaixo do «general»; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 92.

¹¹⁷⁵ HEALY, *The Warrior Pharaoh. Rameses II and the battle of Qadesh*, p. 39.

¹¹⁷⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷⁷ ABBAS, «A Survey of the Diplomatic Role of the Charioteers in the Ramesside Period», *Chasing Chariots*, p. 18; BREASTED, *ARE. Volume III. The Nineteenth Dynasty*, p. 247 [trad. nossa].

«[...] [Então eles voltaram] os capitães dos arqueiros, da infantaria, e dos esquadrões de carros de guerra; [...]»

O primeiro trecho é oriundo das negociações levadas a cabo por vários emissários reais (onde os soldados dos carros de guerra estavam bastante presentes) com vista ao futuro tratado de paz entre o Hatti e o Egito, que se seguiu à batalha de Kadech (Imagem 35). Aqui observamos um novo cargo, o «tenente-comandante dos carros de guerra» com patente bastante próxima do «comandante dos esquadrões de carros de guerra». Seriam idênticos? A adição do termo «tenente» parece atribuir a este oficial uma posição superior à do oficial que apresenta apenas o título de «comandante». Neste excerto, datável do reinado de Merenptah (c. 1224-1204 a. C.¹¹⁷⁸), encontra-se a referência ao cargo de «capitão dos esquadrões dos carros de guerra», oficial equivalente ao homólogo anteriormente mencionado. Este seria o militar mais próximo dos tripulantes propriamente ditos dos carros de guerra e seria quem recebia as ordens dos oficiais superiores, transmitindo-as depois aos soldados sob o seu comando. Estaria ele próprio num carro a combater? Tudo indica que sim, pois só deste modo conseguiria comandar os seus subordinados. Qual a posição deste oficial dentro da hierarquia militar egípcia? Tendo como base o esquema de Ian Shaw, onde o capitão de infantaria se situa no último nível, é provável que para o capitão das unidades de carros a realidade fosse idêntica.

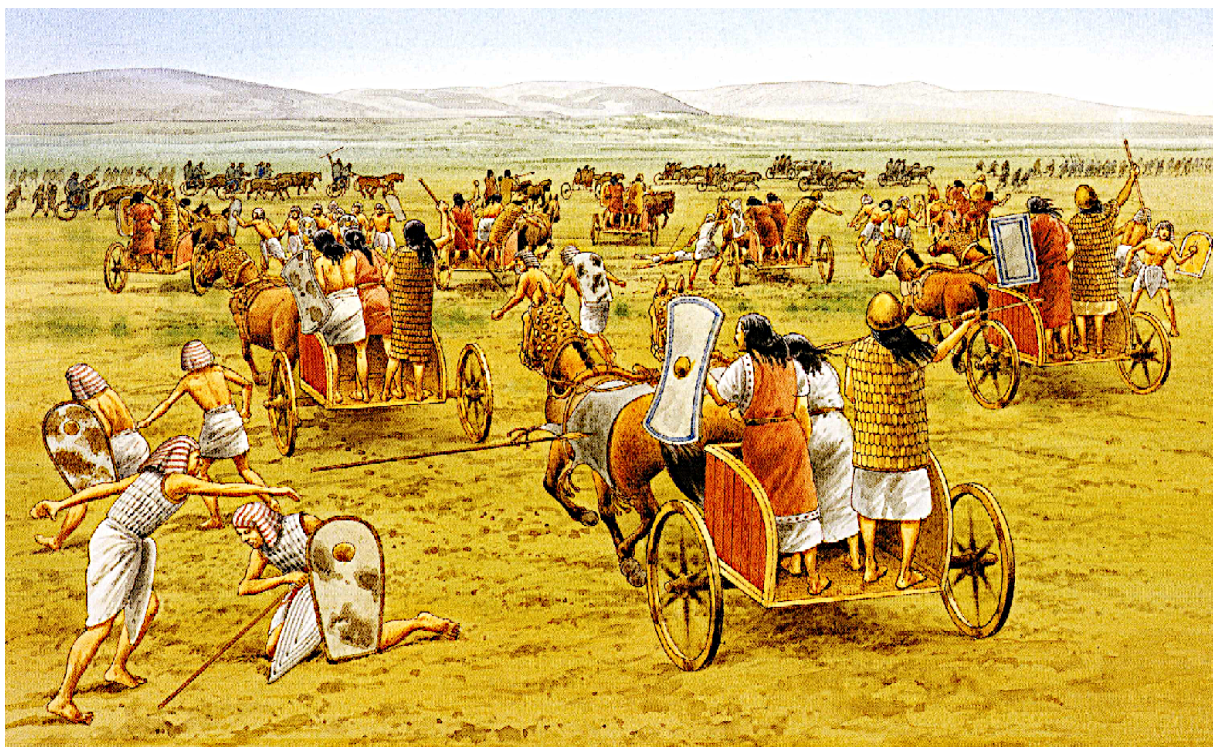


Imagem 35 – Ilustração e interpretação contemporânea da batalha de Kadech entre o Hatti e o Egito [retirado de FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 32].

¹¹⁷⁸ ARAÚJO, «Merenptah», *DAE*, p. 562.

Em textos diplomáticos onde os efectivos dos carros de guerra surgem como elementos centrais no processo, sendo de realçar o tratado de paz que sucedeu à batalha de Kadech e o *Papiro Anastasi III*, do reinado de Merenptah, observamos um fenómeno de sincronia de cargos num mesmo militar: Amenemopet terá sido um importante auriga da segunda metade da XIX dinastia, que logrou adquirir os títulos de «primeiro auriga de sua majestade» e de «tenente-comandante dos carros de guerra»¹¹⁷⁹.

Ambos os cargos parecem ser relativamente diferentes; o primeiro sugere uma liderança efectiva em combate e seria provavelmente do oficial que comandava a unidade de carros de guerra mais próxima do faraó ou do próprio auriga do carro real¹¹⁸⁰: a partir de um texto de Amenemmet, sabemos que existia o cargo de «auriga de sua majestade»¹¹⁸¹, e os militares que recebiam este título seriam, à partida, os soldados que faziam parte do contingente privado de carros de guerra do monarca egípcio. O segundo aparentava ser um cargo de chefia de cariz mais generalista, embora noutro texto de um vice-rei de Kuch, chamado Hui, se verifique a menção ao cargo de «tenente-comandante dos carros de guerra de sua majestade»¹¹⁸². Será o mesmo que observamos para o oficial Amenemopet? Javier Martínez Babón enumera ainda outros militares de patente, como os «chefes dos carros», o «superintendente dos cavalos»¹¹⁸³ e os «chefes dos cavalos». Estes teriam a função de organizar e garantir que os veículos e os animais estavam em boas condições para a batalha. No seguinte excerto, nota-se a referência ao cargo de «superintendente dos cavalos»¹¹⁸⁴:

«[...] ele disse para o seguinte efeito: Eu fui um seguidor desta pessoa, desde que ele era uma criança.
Ele designou-me como soldado dos carros de guerra e superintendente dos cavalos, quando ele era senhor (rei).
O meu senhor favoreceu-me pela minha excelência, e ele designou-me comandante do seu exército. [...]»

Neste excerto retirado da «Biografia de Amenemmet de Tebas» (datável do reinado de Ramsés II), o oficial em questão, como o trecho comprova, terá sido designado como «comandante» e foi inicialmente um soldado que lutou num carro de guerra e ao mesmo tempo terá desempenhado as funções de «superintendente dos cavalos», sendo este um exemplo de sincretismo. Abaixo dos cargos mencionados antes, havia ainda o «oficial adjunto dos

¹¹⁷⁹ ABBAS, «A Survey of the Diplomatic Role of the Charioteers in the Ramesside Period», *Chasing Chariots*, p. 19.

¹¹⁸⁰ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 70.

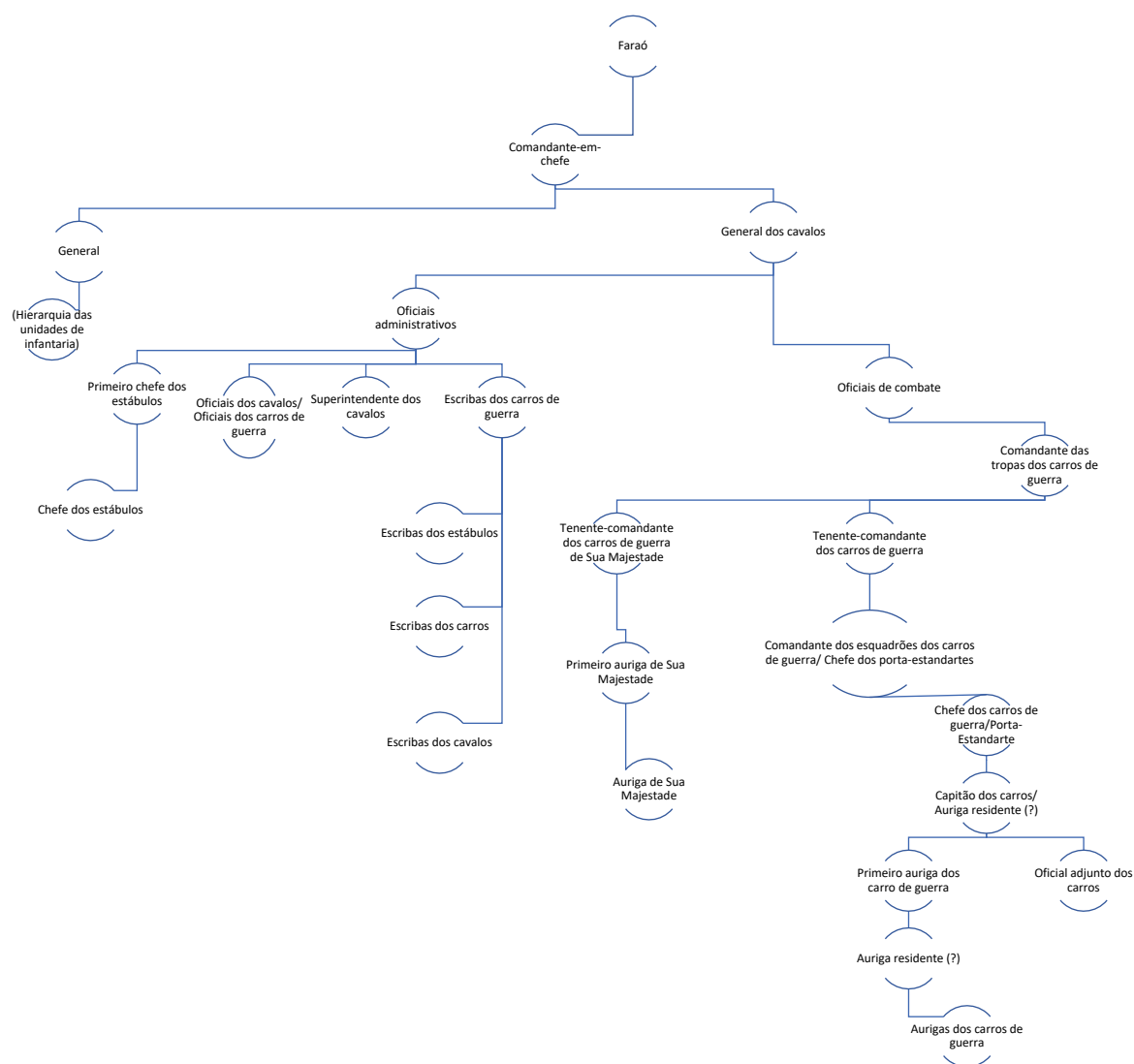
¹¹⁸¹ Idem, p. 21.

¹¹⁸² Idem, pp. 19-20.

¹¹⁸³ ABBAS, «A Survey of the Diplomatic Role of the Charioteers in the Ramesside Period», *Chasing Chariots*, p. 20.

¹¹⁸⁴ FROOD, *Biographical Texts from Ramessid Egypt*, p. 190 [trad. nossa].

carros»¹¹⁸⁵ com a tarefa de auxiliar os primeiros nas suas funções. Há ainda que referir o «comandante do esquadrão dos carros», o «chefe dos porta-estandartes»¹¹⁸⁶ e, abaixo destes, o «porta-estandarte dos carros de guerra»¹¹⁸⁷; este último seria o comandante de uma unidade de cinquenta carros de guerra¹¹⁸⁸.



Esquema 4 - Hierarquia militar egípcia durante o Império Novo. Unidades dos carros de guerra.

¹¹⁸⁵ Segundo Alan Schulman, este cargo terá surgido durante o período de Amarna; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 85.

¹¹⁸⁶ Idem, p. 79.

¹¹⁸⁷ Este cargo começou a desaparecer durante a XX dinastia; cf. Idem, p. 80.

¹¹⁸⁸ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, pp. 140-141.

No que concerne aos oficiais administrativos unicamente relacionados com as unidades de carros de guerra, há que sublinhar os seguintes: o «primeiro chefe dos estábulos», o «chefe dos estábulos»¹¹⁸⁹, os «oficiais dos cavalos», os «oficiais dos carros», o «superintendente dos cavalos» e os «escribas dos carros de guerra»¹¹⁹⁰. Nos seis cargos aqui apresentados, nota-se uma clara preponderância de funções associadas aos cavalos, seja o seu tratamento, o treino ou a administração destes na sua possível aplicação nos carros de guerra. Quanto ao «chefe dos estábulos», este deveria ter a função de administrar as infra-estruturas onde eram mantidos os animais de tiro; sabe-se ainda que este cargo seria apanágio de militares com «idade avançada», numa fase em que já não pudessem combater. Acima deste, estaria, naturalmente, o «primeiro chefe dos estábulos» e abaixo o «escriba dos estábulos»; este último faz parte do grupo de escribas militares dos carros de guerra, a par do «escriba dos cavalos» e do «escriba dos carros». Quais seriam as suas funções? Certamente que estes oficiais teriam a função de registar e administrar os aspectos burocráticos relacionados com as várias dimensões dos carros de guerra, as infra-estruturas, os veículos, os processos logísticos e os animais de tiro. Por fim, tanto os «oficiais dos cavalos»¹¹⁹¹ como os «superintendentes dos cavalos» parecem ser cargos bastante idênticos, em que não é possível mencionar as suas diferenças, admitindo que estas pudessem existir¹¹⁹².

Não temos dados que nos permitam indicar concretamente quantos soldados um faraó da XVIII dinastia colocava em batalha, inclusive os possíveis números serão sempre voláteis dependendo do conflito em questão¹¹⁹³. Naturalmente, em confrontos de maiores dimensões, seriam utilizados mais efectivos do que num consideravelmente menor. Já para as dinastias seguintes (XIX e XX dinastias), encontram-se outros dados que ajudam a criar uma imagem mais completa de como seria organizado o exército egípcio e, consequentemente, as unidades de carros de guerra.

Cada divisão teria cinco mil soldados e seria formada por vinte companhias com estandarte próprio; as de infantaria eram compostas por duzentos militares comandados por um «porta-estandarte» (*tjai serit*)¹¹⁹⁴; estas, por sua vez, eram divididas em quatro unidades de

¹¹⁸⁹ Veja-se o seguinte excerto retirado de uma estela do chefe dos estábulos, Bakaa do reinado de Ramsés II: «Fazer preces a Osíris, a beijar o chão por Uennefer, pelo chefe dos estábulos Bakaa, o verdadeiro; [...]»; cf. FROOD, *Biographical Texts from Ramessid Egypt*, p. 198 [trad. nossa].

¹¹⁹⁰ SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 76; Idem, pp. 94-95; e SALES, «Cavalo», *DAE*, p. 191.

¹¹⁹¹ Alan Schulman refere que este cargo está muito interligado com o «oficial dos carros de guerra»; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 95.

¹¹⁹² Idem, pp. 94-95.

¹¹⁹³ HERSLUND, «Chronicling Chariots: Texts, Writing and Language of New Kingdom Egypt», p. 152.

¹¹⁹⁴ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 17. A origem deste oficial data do reinado de Amen-hotep III; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 85.

cinquenta homens, onde cada uma era liderada por um chefe dos cinquenta¹¹⁹⁵. Pensa-se que a base da organização dos esquadrões de forças de carros egípcios fosse bastante aproximada e que a base da estrutura seria o número dez e os seus múltiplos¹¹⁹⁶, embora haja dúvidas se estes lutariam com esta formação ou se haveria um grupo maior que seria comandado pelo *kedjen-tep* («primeiro auriga»)¹¹⁹⁷. Segundo Duncan Noble, acima destes esquadrões haveria um grupo mais lato de cinquenta veículos¹¹⁹⁸; para José das Candeias Sales, os esquadrões dos carros de guerra eram compostos por uma força de vinte e cinco veículos chefiados pelo «capitão dos carros»¹¹⁹⁹; já Mohamed Abbas defende que os esquadrões eram efectivamente compostos por vinte e cinco carros, mas estes eram comandados por um «auriga residente»¹²⁰⁰. Existem também informações que sugerem que algumas destas unidades tinham nomes associados a si: por exemplo, Merenptah terá servido, enquanto príncipe, em dois esquadrões – «o Fénix» e o «Manifesto em Justiça»¹²⁰¹.

«[...] Então que o meu senhor me dê mil homens e mil homens de Kuch e trinta carros de guerra. Então, em verdade, eu irei proteger a terra do meu senhor até que a numerosa força de soldados saia [...].»

«[...] Deixe o rei saber desta acção, e deixe que o meu senhor me envie [26] carros de guerra, e deixe-o levar-me até ele mesmo para que ele não pereça!»

«[...] Se não, [então] deixe o rei, meu senhor, enviar carros [20] para nos vir buscar, para que o nosso servo não nos fira. [...]»

Todos estes excertos foram retirados das «Cartas de Amarna»¹²⁰² e relatam pedidos de auxílio por parte de chefes levantinos subordinados ao monarca das Duas Terras contra forças antagónicas. Os contingentes pedidos no que concerne aos carros de guerra são baixos (entre vinte a trinta veículos) e pouco ajudam a formar uma imagem de maior espectro sobre quantos

¹¹⁹⁵ SALES, «Exército», *DAE*, p. 352; MCDERMOTT, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 119.

¹¹⁹⁶ Este modelo aproxima-se do paradigma mesopotâmico, descrito nos «Arquivos de Nuzi», que referem os seguintes cargos: o «comandante dos cinquenta carros de guerra» e o «líder dos dez»; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 83; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 153. Robert Drews sugere que um esquadrão de carros de guerra egípcio seria composto por cinquenta veículos; cf. DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 126.

¹¹⁹⁷ Em certos casos, o «primeiro auriga» era também o «porta-estandarte»; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 90.

¹¹⁹⁸ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 70-71.

¹¹⁹⁹ SALES, «Exército», *DAE*, p. 353. Martin Dougherty também apresenta este modelo; cf. DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 79.

¹²⁰⁰ ABBAS, «A Survey of the Diplomatic Role of the Charioteers in the Ramesside Period», *Chasing Chariots*, p. 19.

¹²⁰¹ FIELDS, *Bronze Age War Chariots*, p. 17. Conhecem-se outros possíveis nomes de esquadrões egípcios: «Derrubador dos Maldosos», «Cara de Ré», «O que repele os da terra de Tehes» e «Amado de Amon»; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, pp. 81-84; DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 126.

¹²⁰² SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 83; PRITCHARD, *ANET*, pp. 486-487 [trad. nossa].

esquadrões e veículos colocaria um faraó em combate; aqui, são-nos expostas questões pontuais, relacionadas com aspectos sociais, políticos e económicos.

Actualmente, é impossível determinar quantos esquadrões poderia ter um exército faraónico do Império Novo¹²⁰³; mas admitindo que cada unidade teria aproximadamente vinte a vinte e cinco veículos, sendo depois subdividida em dois grupos de aproximadamente dez carros, um contingente militar egípcio poderia incorporar, certamente, pelo menos dez a vinte esquadrões, o que daria cerca de quatrocentos veículos (se fossem vinte unidades): quantificação esta que pode ser elevada, tendo em conta, desde logo, os espólios de guerra conhecidos, por exemplo, da batalha de Meguido¹²⁰⁴ e das unidades inimigas em Kadech. Contudo, se observarmos as forças que tiveram a sua origem unicamente no Hatti, cerca de quinhentos carros, então os números já serão mais aproximados¹²⁰⁵. Por fim, veja-se o esquema da autoria de Alan Schulman, onde se pode perceber o sistema de comando dos esquadrões de carros de guerra egípcios¹²⁰⁶:

Cargo principal	Cargos adicionais
Contingente geral de carros de guerra	
Comandante das tropas dos carros de guerra	—
Esquadrões de carros de guerra	
Porta-estandarte dos carros de guerra	Comandante dos carros de guerra/ auriga residente
Soldados dos carros de guerra	
Primeiro auriga	Portador de escudo
Militares individuais (um veículo)	
Auriga/ combatente/ <i>nearin</i> / portador de escudo	—

Tabela 4 - Reconstrução do sistema de comando dos esquadrões dos carros de guerra egípcios [adaptado de SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 98].

¹²⁰³ Sabe-se que, durante o seu reinado, Ramsés IV levou numa expedição a Uadi Hammamat um contingente composto por cinco mil soldados e cinquenta carros de guerra; cf. SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 83. A dimensão e cronologia já tardia leva a que estes dados sejam pouco preponderantes para a questão da quantificação de carros no exército faraónico do Império Novo.

¹²⁰⁴ Cerca de novecentos e vinte e quatro veículos; cf. ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 122.

¹²⁰⁵ Cerca de três mil e setecentos carros; cf. Idem, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 63.

¹²⁰⁶ SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 98.

CAPÍTULO IV

MODELOS TÁCTICOS: ESTUDOS DE CASO

A preponderância militar e política do carro de guerra nas sociedades pré-clássicas do segundo e primeiro milénios a. C. advém, em grande medida, das suas valências nos campos de batalha¹²⁰⁷. Para que uma arma como o carro pudesse cumprir os seus objectivos militares, este tinha de ser rápido, manobrável e estável¹²⁰⁸.

Inicialmente rudimentar (o «carro» sumério) e mais focado na capacidade de causar grande impacto, até psicológico, que um conjunto de veículos de quatro rodas puxados por híbridos¹²⁰⁹ teria sobre as linhas inimigas, no segundo milénio a. C., observamos uma maior sofisticação no desenvolvimento, e no emprego, destas máquinas de guerra por todo o Crescente Fértil e até ao Mediterrâneo. Tais desenvolvimentos (e interesses) permitiram a este tipo de arma alcançar um elevado estatuto militar, importância social e influência política¹²¹⁰.

Como eram utilizados os carros nos conflitos entre as populações do mundo pré-clássico? Em primeiro lugar, há que definir os principais factores que influenciaram a forma como uma unidade de carros de guerra seria aplicada tacticamente numa batalha, pois cada caso podia implicar que o chefe ou o comandante alterasse o seu modelo táctico relativo ao *modus operandi* destes veículos. Dentro daquilo que parece mais relevante, há que mencionar quatro vectores que em determinadas situações podem ter alterado o emprego dos carros em combate. Há que equacionar a possibilidade de haver uma conjugação de vários factores que, ou impossibilitam, ou tornam perigosa, a aplicação desta arma. Os principais vectores que podem condicionar a utilização dos carros de guerra, tanto para um melhor aproveitamento como para uma pior aplicação são os seguintes:

¹²⁰⁷ DUPUY e DUPUY, *The Collins Encyclopedia of Military History*, p. 3; DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 104. Trevor Bryce afirma mesmo que os desfechos das batalhas eram ditados pela utilização de unidades móveis de carros de guerra e que as forças de infantaria estavam no segundo plano; cf. BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 32. Embora importantes no contexto bélico destas sociedades pré-clássicas, parece exagerado colocar a guerra apeada numa posição tão subalterna, pois os esquadrões de carros de guerra nem sempre poderiam ser utilizados, desde logo devido a algumas características do terreno.

¹²⁰⁸ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 4.

¹²⁰⁹ A origem e as vantagens deste equídeo sobre os restantes animais (onagros e asnos) foram tratadas no capítulo I, pp. 72-73.

¹²¹⁰ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 104.

- 1 – Tipo de terreno.
- 2 – Tipo de clima.
- 3 – Tipo de inimigo.
- 4 – Tipologia de base.

O terreno será um dos primeiros elementos a ter em conta quando se trava uma batalha; este pode ser definidor do resultado final do conflito, ou seja, a diferença entre a vitória ou a derrota. A posição mais elevada, o ser plano¹²¹¹, a presença de um rio, o terreno ser arenoso ou mais argiloso, são factores importantes a considerar. Existem, inclusive, alguns exemplos onde observamos a aplicação de estratégias que obrigaram a que a batalha tenha sido travada num local onde os carros dificilmente seriam eficazes. Algo que daria vantagem ao exército contrário, como foi o caso de um conflito bíblico entre os israelitas, liderados por Josué, contra os cananeus¹²¹². Por outro lado, as características do terreno em que a batalha iria ocorrer também podem ser utilizadas a favor dos esquadrões de carros de guerra, sendo aqui de salientar a nuvem de pó que estes veículos provocariam e que, quando a favor do vento, podia ser levada sobre as linhas inimigas, reduzindo, deste modo, a sua visão, o que proporcionava uma maior segurança aos militares que tripulavam os carros, e uma grande eficácia na acção pretendida.

Os atributos geográficos determinantes podem igualmente acabar por influenciar a própria morfologia de um determinado carro, pois em terrenos montanhosos e irregulares notamos a presença de carros mais robustos e, frequentemente, com o eixo das rodas no centro da plataforma. Nas situações onde a geografia é mais plana e menos problemática, verifica-se que os carros surgem mais leves (logo mais rápidos) e com o eixo na parte traseira da estrutura do veículo. Este último aspecto coloca mais peso sobre os ombros dos cavalos, mas, por outro lado, confere mais estabilidade ao carro quando se deslocava a maior velocidade e, também, quando curvava depressa¹²¹³.

Outro elemento, directamente relacionado com o vector acima referido, é o clima e a forma como ele se comporta numa determinada região e estação do ano. A título de exemplo, numa região chuvosa ou, simplesmente, onde choveu há pouco tempo, a aplicação efectiva de carros de guerra fica muito comprometida, pois terrenos lamacentos reduzem a eficácia do carro, devido à redução de velocidade e acima de tudo ao atolamento a que os veículos e os

¹²¹¹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 167.

¹²¹² GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 67-68.

¹²¹³ LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 80.

animais de tiro ficam sujeitos¹²¹⁴. A própria humidade também poderá ser um problema, pois altera as características das fibras e madeiras que compõem tanto os carros como o armamento utilizado pelos soldados destes veículos, sendo aqui de realçar o impacto sobre as «cordas» dos arcos.

Como era feita a adaptação de um esquadrão de carros a um determinado exército? As características do exército opositor e a observação destas seria um factor essencial para a disposição táctica de um exército. Como já foi referido no capítulo II, existem várias tipologias de carros, sendo um dos factores diferenciadores mais evidentes o seu peso/leveza e a fragilidade/robustez. A adequação táctica das tipologias dos próprios carros às do exército opositor em muito influencia a aplicação dos esquadrões na batalha: uma infantaria inimiga pesada e bem guarnecida obrigava a que os veículos fossem usados mais pelas alas e, quando isto não se verificava, é improvável que estes se submetessem a um embate directo contra este tipo de infantaria pesada, pois podia resultar em danos graves na estrutura do veículo. Nos casos onde o inimigo se apresentasse mais fragilizado, a opção seria por uma carga pesada, rápida e directa, fazendo dos carros uma verdadeira arma de choque¹²¹⁵.

Tal como os esquadrões de carros se adaptavam tacticamente a um determinado contexto bélico, é também plausível que houvesse uma vasta panóplia de armas à disposição destes efectivos, indicada para diferentes momentos e necessidades da batalha. Enquanto o arco e flecha ou o dardo seriam, em regra, o armamento inicial, caso houvesse alguma anomalia com o carro ou com os animais de tiro e, consequentemente, os militares fossem obrigados a descer do veículo e a combater apeados, seria importante existirem outras armas ofensivas para o combate corpo-a-corpo¹²¹⁶. Aconteceria com alguma frequência este tipo de problemas? É muito provável, sobretudo porque a confusão gerada pelo choque dos exércitos, muito característico nestes momentos das batalhas, propicia momentos imprevistos. Como irá ser analisado posteriormente, parece haver um tipo de *modus operandi* mais eficaz e que tem como base o uso do carro como plataforma de tiro à distância, fosse com flechas ou com dardos, e com um posicionamento táctico nas alas ou na vanguarda. Concretamente sobre a importância do arco e flecha nos esquadrões de carros¹²¹⁷, Robert Drews refere o seguinte¹²¹⁸:

¹²¹⁴ Numa determinada perspectiva histórica, terá sido este o grande problema da investida dos carros a mando do rei hitita na batalha de Kadech contra Ramsés II; cf. ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, pp. 69-70.

¹²¹⁵ As questões associadas à utilização do carro como arma de choque irão ser abordadas na análise sobre os veículos sumérios e hititas.

¹²¹⁶ LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 83.

¹²¹⁷ CAREY, *Warfare in the Ancient World*, p. 38.

¹²¹⁸ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 105.

«[...] Essentially, the chariot became military significant when it was combined with another intricate artifact, the composite bow, [...]».

Na escolha de alguns estudos de caso pretendemos demonstrar processos de evolução e os diversos factores que as unidades de carros de guerra e os seus comandantes sofreram ao longo dos vários períodos, desde, aproximadamente, 2500 a. C. até c. 608 a. C. Observemos, por exemplo:

- 1 – Os «carros» do terceiro milénio a. C.;
- 2 – O carro hurrita/mitânico e egípcio;
- 3 – O carro hitita;
- 4 – O carro troiano e micénico;
- 5 – O carro neo-assírio.

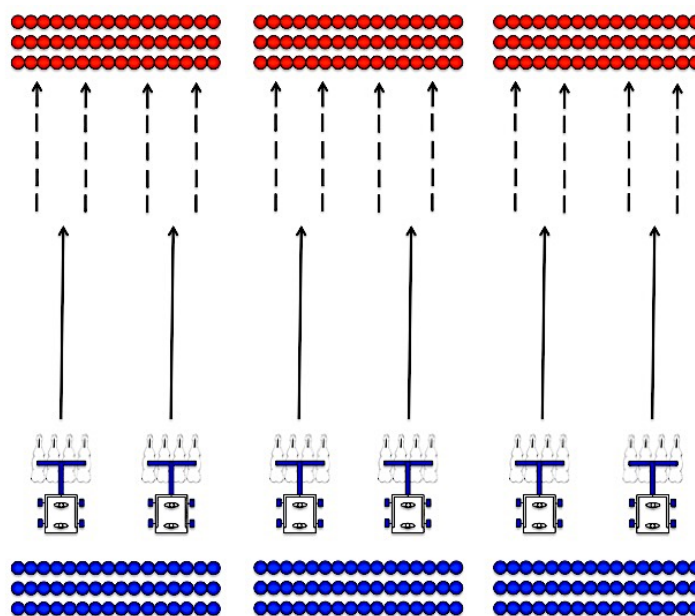
Cada uma destas análises contemplará, tanto quanto possível, cada um dos vectores acima apresentados, aplicando cada um destes ao contexto geográfico e cronológico específico de cada uma das sociedades militares escolhidas. Inevitavelmente, a selecção destes «casos» prendeu-se com o conhecimento geral que existe sobre cada tipologia de carro e sobre o seu próprio contexto. As informações actuais, permitem dentro das limitações existentes, representar vários modelos prováveis de utilização em combate, mas sempre sujeitos à aplicação de inúmeras variáveis que podem condicionar a aplicabilidade deste tipo de tecnologia militar como modelo de combate nos campos de batalha.

1. A APLICAÇÃO BÉLICA DOS PRIMEIROS «CARROS»: SUMÉRIA

Antes de iniciar a análise dos métodos de utilização dos primeiros «carros» presentes, tanto no Estandarte de Ur como na Estela dos Abutres, convém observar de uma forma concisa as características geográficas dos possíveis palcos bélicos em que estes veículos terão sido usados. Para os conflitos do terceiro milénio a. C., e mais concretamente para a Suméria e para a Acádia, é-nos difícil identificar, concretamente, uma localização específica de uma batalha. Observe-se por exemplo, a batalha de Uruk, que opôs Sargão a Lugalzaguesi e que terá sido travada nas proximidades da cidade¹²¹⁹, embora não se saiba qual o local exacto. Assim, para

¹²¹⁹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 74. O conhecimento historiográfico relativo às batalhas que hipoteticamente aconteceram na Mesopotâmia é, com excepções, bastante parco. Facto potenciado

podemos aplicar o factor terreno como delimitador da forma como os veículos mesopotâmicos deste período foram utilizados em combate, há que considerá-lo no seu todo, permitindo depois criar possibilidades que ajudem a entender como os militares nestes primeiros «carros» lutavam. O Sul da Mesopotâmia¹²²⁰ está situado entre duas geografias distintas, a este os montes Zagros e a oeste o deserto sírio e arábico. A antítese existente entre esta parte do Crescente Fértil e as terras que o rodeiam é intensa, pois em contraponto com as características planas das regiões onde as cidades sumérias se desenvolveram existem os socacos escarpados dos montes Zagros, o deserto¹²²¹ e as zonas de aluvião criadas pelos rios Tigre e Eufrates¹²²². A região aqui considerada



Esquema 5 - Primeira fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de tiro à distância posicionado tacticamente na vanguarda.

extremamente plana, desde a costa do Golfo Pérsico até cerca de quinhentos quilómetros para norte, e o território situa-se apenas a vinte metros acima do nível do mar. Segundo J. Postgate, esta particularidade aliada às cheias de ambos os rios¹²²³ faz com que a natureza do terreno seja bastante volátil: por exemplo, uma zona relativamente seca em poucos anos podia tornar-se um pântano, acontecimento criado pela «frequente» mudança de trajectória dos cursos fluviais da zona¹²²⁴. Os territórios mais a sul são preenchidos por pântanos que impossibilitam qualquer fixação humana¹²²⁵; estes atributos estendem-se mais para norte, ao longo das margens do rio Tigre até, aproximadamente, às cidades de Tell Agrab e Echnunna¹²²⁶.

pela falta de descrições nas fontes escritas das várias civilizações que compuseram esta vasta região; cf. ZIEGLER, «Bataille», *DCM*, p. 120-121.

¹²²⁰ Tudo indica que, actualmente, as características climáticas da Mesopotâmia são bastante diferentes daquelas que se verificariam durante o terceiro milénio a. C.; cf. POSTGATE, *Early Mesopotamia*, pp. 18-19.

¹²²¹ POLLOCK, *Ancient Mesopotamia*, p. 29.

¹²²² OPPENHEIM, *Ancient Mesopotamia*, p. 42.

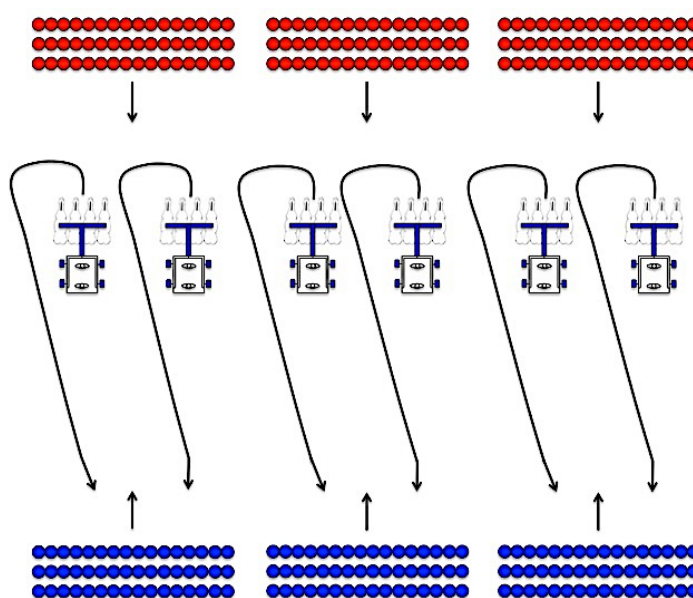
¹²²³ O rio Eufrates tem a sua cheia no mês de Abril e o rio Tigre em Maio; cf. LÉVÊQUE, *As Primeiras Civilizações*, p. 205.

¹²²⁴ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, pp. 6-7.

¹²²⁵ LÉVÊQUE, *As Primeiras Civilizações*, p. 206.

¹²²⁶ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, pp. 6-7.

Tendo em conta as características do Sul da Mesopotâmia (local de fixação das cidades sumérias)¹²²⁷, a aplicação de veículos em combate parece algo problemática: tanto as regiões a este como a oeste apresentam traços de difícil utilização do «carro», pois têm uma geografia de cariz acidentado, montanhoso e desértico¹²²⁸. Quando observamos os atributos das zonas que circundavam as cidades da região, o panorama não se revela mais favorável. A forte influência dos dois rios da Mesopotâmia transformam grande parte do território numa zona de aluvião e, logo, altamente perigoso para o uso de veículos na guerra. As zonas de lamas, que, naturalmente, surgiriam nos terrenos com estas condições, tornavam impossível a aplicação de «carros» devido à possibilidade de estes ficarem retidos nestes solos, portanto expostos a armas de arremesso. Veja-se o exemplo, cronologicamente distanciado, da batalha de Kadech¹²²⁹: aqui, uma das visões historiográficas¹²³⁰ defende que o combate foi iniciado pelo rei hitita quando este levou a cabo uma investida com carros de guerra ao acampamento de Ramsés II. Não obstante as forças hititas terem chegado, segundo as fontes¹²³¹, ao acampamento egípcio, os agressores tiveram muitas baixas por o monarca hitita ter optado por enviar os



Esquema 6 - Segunda fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de tiro à distância posicionado tacticamente na vanguarda.

seus esquadrões por um curso de água¹²³², fazendo com que muitos dos carros ficassem retidos neste mesmo elemento geográfico. Sabendo *a priori* que estas características geográficas existiam neste contexto historiográfico, onde eram estes carros utilizados? Como já foi referido, a baixa altitude do território fazia com que os cursos de água alterassem as suas rotas num curto espaço de anos e, embora este espaço temporal fosse suficiente para saber se num determinado

¹²²⁷ As chuvas do Sul da Mesopotâmia são bastante irregulares e escassas; cf. POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 14; VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, p. 7.

¹²²⁸ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 57.

¹²²⁹ John Baines e Jaromír Malék apresentam um sugestivo esquema da batalha de Kadech; cf. BAINES e MALEK, *The Cultural Atlas of Ancient Egypt*, p. 202.

¹²³⁰ Actualmente, começam a surgir novas visões relativas à narrativa da batalha de Kadech. Este tema será abordado mais aprofundadamente no subcapítulo referente aos carros hititas.

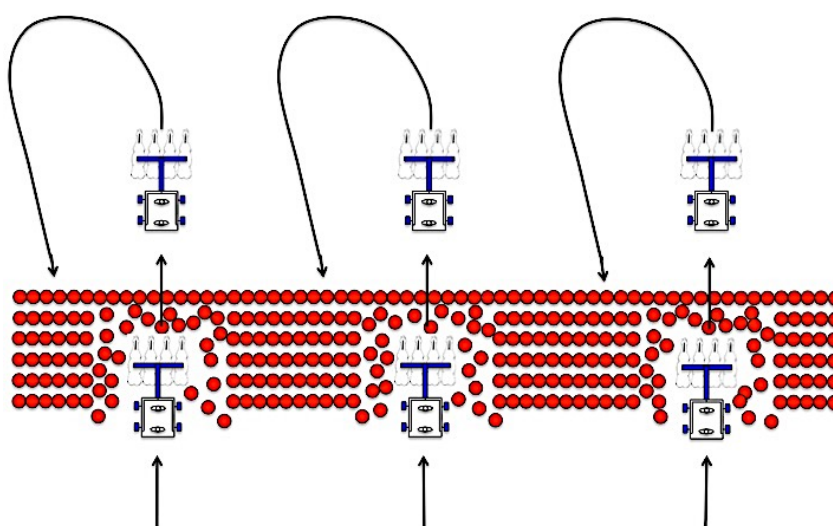
¹²³¹ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, pp. 88-100.

¹²³² Idem, pp. 69-71.

local seria viável aplicar «carros» em batalha, estas características poderiam reduzir drasticamente os terrenos onde seria possível dispor «carros». Estas particularidades permitiam um bom aproveitamento por exércitos de menor capacidade e que não possuíam esta arma nas suas fileiras. Apesar de este ser o panorama geral, certamente que haveria regiões onde, devido à distância, os cursos de água teriam menos influência, por conseguinte seriam terrenos mais propícios ao uso do «carro»¹²³³. Importa reter, acima de tudo, que os espaços de aplicação desta arma em combate não seriam abundantes, e os inimigos deveriam aproveitar-se desta situação com alguma frequência¹²³⁴.

Como eram utilizados estes veículos? Em primeiro lugar, há que referir que, actualmente, não é possível fazer uma distinção concreta entre as duas tipologias de veículos sumérios¹²³⁵. Tanto os

«carros» de quatro rodas (no Estandarte de Ur¹²³⁶) como os de duas rodas (na Estela dos Abutres¹²³⁷) surgem em contexto bélico¹²³⁸, tendo o combatente um dardo ou uma lança¹²³⁹. A primeira tipologia implica que o «carro» sumério fosse usado como plataforma de tiro à distância, sendo depois importante



Esquema 7 - Primeira fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de choque posicionado tacticamente na vanguarda.

perceber se os esquadrões¹²⁴⁰ eram tacticamente colocados nas alas ou na vanguarda do

¹²³³ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 27.

¹²³⁴ Js 11.4-6 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 324; GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 67-68.

¹²³⁵ Para mais informações veja-se capítulo I, pp. 52-67.

¹²³⁶ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 32; BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, p. 227.

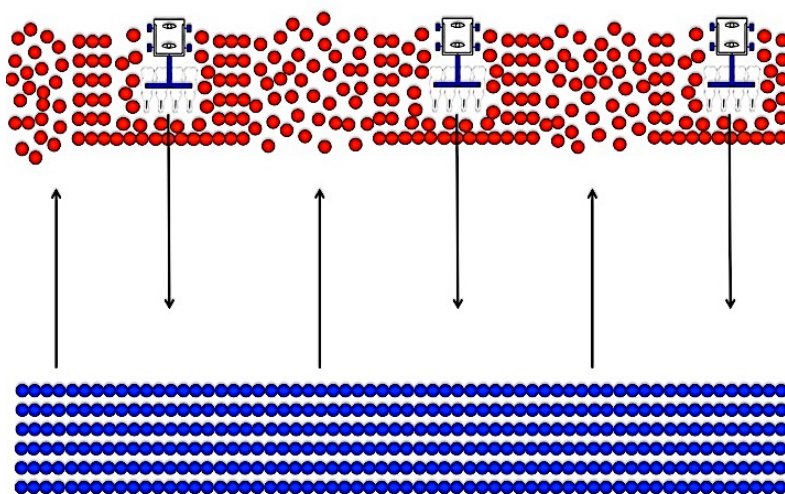
¹²³⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 55; ver também FRANKFORT, *Kingship and the Gods*, p. 8.

¹²³⁸ As fontes escritas são omissas no que concerne às informações sobre a forma como os «carros» sumérios eram utilizados.

¹²³⁹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52; e também VILLARD, «Charrerie», *DCM*, p. 177.

¹²⁴⁰ Caso os veículos dos exércitos sumérios se organizassem desta forma.

exército¹²⁴¹. No esquema teórico de batalha apresentado¹²⁴² (Esquema 5 e 6) podemos verificar como seriam usados estes veículos num combate à distância. Posicionados tacticamente na vanguarda, avançariam em direcção ao inimigo onde, quando numa posição favorável, sempre em movimento, arremessariam os dardos e depois voltariam para as linhas aliadas¹²⁴³. Importa salvaguardar que não é certo que estes «carros» tivessem a capacidade para dar a curva de retorno devido à sua pouca mobilidade. Como já foi referido, é provável que estes soldados tivessem mais do que um tipo de arma à sua disposição, realidade que liga esta forma de combater ao outro método existente. Na sequência do avanço dos esquadrões, e depois de utilizados os dardos, é plausível admitir que estes «carros» continuassem a investida contra as primeiras linhas de infantaria inimiga tentando, o mais rápido possível, atingi-las e criar o máximo de baixas e passar para lá destas, pois caso ficassem retidos, seriam



Esquema 8 - Segunda fase da utilização do «carro» sumério como plataforma de choque directo posicionado tacticamente na vanguarda.

facilmente neutralizados. Este *modus operandi* está representado nos esquemas 7 e 8 onde após transporem as formações opositoras os veículos dariam a curva¹²⁴⁴ para voltarem a atacar, agora pela retaguarda e criar o caos noutro ponto das unidades apeadas inimigas. Relativo a estes esquemas tácticos, importa reforçar que esta é uma perspectiva teórica, logo, sujeita a outras interpretações.

Tendo em conta as características geográficas, uma aplicação táctica que reduza a linha de formação inicial parece ser mais vantajosa, pois a colocação na vanguarda contribui mais para esta mesma redução do que uma aplicação nas alas. Como se pode observar no esquema

¹²⁴¹ William Hamblin refere que não existem razões para afirmar que os oficiais sumérios não tinham a capacidade para aplicar tacticamente os veículos em batalha; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 139.

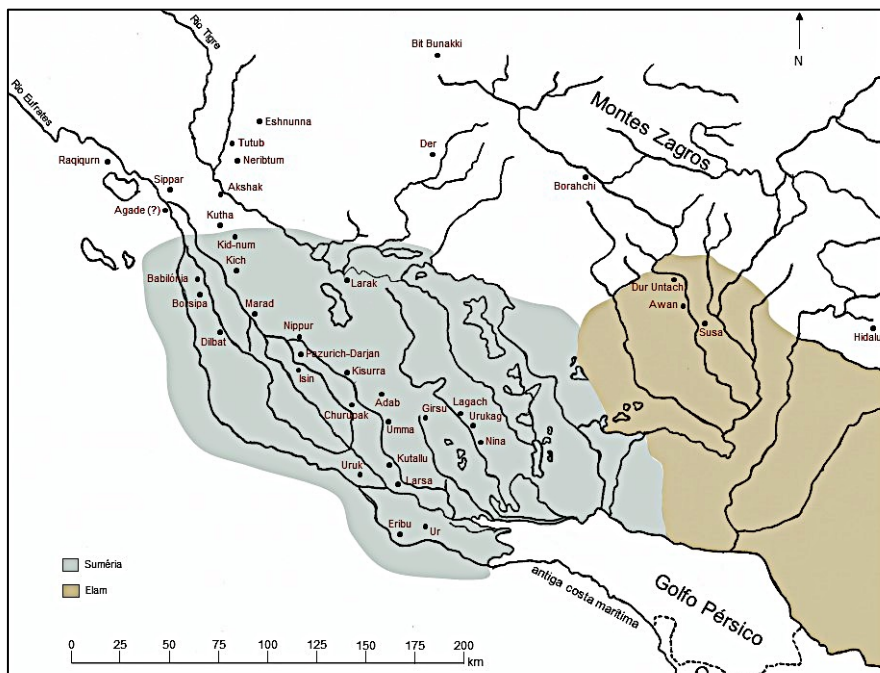
¹²⁴² O número de carros presente no esquema é apenas uma representação, logo não demonstra quaisquer quantificações relativas a quantos «carros» poderiam ser utilizados em combate pelos Sumérios.

¹²⁴³ VILLARD, «Charrerie», *DCM*, p. 177.

¹²⁴⁴ Importa referir que o mesmo problema da capacidade de fazer a curva também se aplica a este modelo.

apresentado (Esquema 9)¹²⁴⁵ e inspirado no Estandarte de Ur. A provável rigidez de movimento que estes «carros» manifestavam, bem como a impossibilidade de fixar dois militares lado a lado (em especial nos veículos com quatro rodas¹²⁴⁶) pode retirar também alguma versatilidade táctica. A parte frontal ficaria imediatamente fechada para o militar que estava a atacar devido à presença do auriga, o que pode implicar que estes carros fossem utilizados numa manobra mais rectilínea.

O soldado combatente destes «carros» de quatro rodas teria, aproximadamente, um ângulo de sessenta graus entre a sua frente e a sua lateral para poder atingir o inimigo, quer com lança ou com dardo, sendo o mesmo ângulo observado para o momento em que o inimigo já passou pela lateral do combatente que está sobre o veículo, embora aqui o ataque já fosse mais complicado, devido ao



Mapa 11 - Mapa com as mais importantes cidades sumérias durante o terceiro milénio a. C.

progressivo distanciamento do alvo. Admitindo que estes carros tenham sido utilizados em choque directo sobre as forças inimigas, não podemos deixar de considerar a possível existência de um ângulo de tiro na retaguarda do combatente.

No momento em que o «carro» estivesse dentro da formação inimiga, haveria a oportunidade de atacar o adversário pela parte traseira do veículo. O esquema também permite entender uma possível razão para a localização do militar que combate bastante na retaguarda da plataforma (característica patente no Estandarte de Ur): porque teria assim um maior ângulo de ataque e não tanto pela possível falta de espaço no próprio veículo. Importa também saber qual seria o tamanho das lanças que eram utilizadas na guerra na Suméria, mas, infelizmente,

¹²⁴⁵ Há que referir a possível presença de canhotos nestes veículos, o que implica que o ângulo de ataque fosse no lado oposto ao representado no esquema.

¹²⁴⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 135. Já os «carros» de duas rodas sumérios, devido a possibilitarem a presença de uma tripulação de dois soldados lado a lado, poderão ter mais versatilidade táctica; cf. Idem, p. 137.

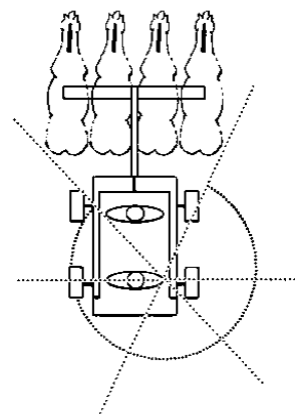
não existem medidas concretas. Por exemplo, William Hamblin refere apenas que seriam de tamanho médio¹²⁴⁷, algo que dificulta indicar um possível raio de alcance que estas armas podiam atingir; assim, o raio apresentado no esquema é unicamente uma possibilidade.

Em termos psicológicos, teria um ataque frontal pela vanguarda mais impacto inicial sobre o inimigo? Para além de tentar entender se estes veículos podiam ser utilizados desta forma, há que atender, igualmente, às características do inimigo. Quais eram os inimigos das cidades sumérias durante a segunda metade do terceiro milénio a. C.? São poucos os dados, mas os conflitos existentes entre as cidades da região pela hegemonia são os mais frequentes¹²⁴⁸. Vejam-se os seguintes excertos¹²⁴⁹:

«[...] [Urnanshe, rei] de Lagach, foi para a guerra contra o líder de Ur e o líder de Umma: [Urnanshe] o líder de Lagach derrotou o líder de Ur. [...]»

«[...] Ele derrotou Uruk, ele derrotou Ur, ele derrotou Kiutu. Ele saqueou Uruaz e matou o seu senhor. Ele saqueou Michime e destruiu Arua. Todas as terras estrangeiras tremeram perante Eanatum, [...]»

Tendo em consideração os vários conflitos que as cidades sumérias empreenderam entre si na última metade do terceiro milénio a. C. (exceptuando o período acádico), é natural que na maioria dos casos as batalhas tivessem como beligerantes exércitos tipologicamente aproximados (Mapa 11)¹²⁵⁰. Durante o período do Dinástico Inicial III (c. 2600-2350 a. C.¹²⁵¹), os exércitos seriam maioritariamente compostos por «milícias», havendo a possibilidade da existência de um pequeno núcleo profissional. No que concerne ao armamento ofensivo¹²⁵², este era composto por machados, dardos, maças, punhais e lanças, e o defensivo era ligeiro:



Esquema 9 - Possíveis momentos e ângulos em que o soldado combatente (destro) podia utilizar a arma ofensiva, fosse um dardo ou uma lança.

¹²⁴⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 50.

¹²⁴⁸ Veja-se desde logo a hegemonia que Ur logrou atingir aproximadamente entre 2560 e 2450 a. C.; cf. Idem, p. 48; Idem, pp. 52-53.

¹²⁴⁹ Idem, p. 51; Idem, p. 54 [trad. nossa].

¹²⁵⁰ Para além das naturais lutas internas entre as cidades sumérias, importa mencionar alguns conflitos externos, desde logo, contra o Elam como se pode observar no seguinte excerto do reinado de Eanatum: «[...] Elam tremeu perante Eanatum, ele mandou os Elamitas de volta para as suas terras. [...]»; cf. *Ibidem* [trad. nossa]. Os conflitos entre as populações fixadas na Suméria e Elam devem recuar até à Pré-história, em especial pelo domínio sobre os territórios mais férteis; cf. GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 49. Já durante o período acádico surgem outras ameaças, como os Gútios a Norte; cf. Idem, p. 57; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 17.

¹²⁵¹ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 22.

¹²⁵² Existe também a possibilidade de uma cimitarra, muito semelhante à, posteriormente, introduzida no Egipto (khopech); cf. Idem, pp. 66-67. É provável que o arco estivesse presente durante a fase da I dinastia de Ur e durante a hegemonia de Lagach, mas só durante o Império Acádico é que o arco composto passa a ser largamente utilizado na guerra. Inclusive, alguns autores associam a sua expansão à utilização desta arma; cf. Idem, p. 89; GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 57.

com protecção de dorso com um «kilt» de pele de ovelha ou leopardo, um elmo de bronze ou uma cobertura de cabeça em couro¹²⁵³. Uma observação sobre o corpo de infantaria representado na Estela dos Abutres permite concluir que estas unidades lutavam em grupo com escudo e lança, numa formação fechada e, aparentemente, coesa¹²⁵⁴. Que vantagem teriam os «carros» sobre estes exércitos? Necessariamente, a sua utilização implica que tinham alguma preponderância e, devido ao pouco peso que a infantaria denotava nesta fase, é plausível admitir que demonstravam alguma vantagem se investissem sobre estas linhas apeadas, embora a organização patenteada pareça dificultar tal estratégia.

Como será referido posteriormente, está demonstrado que a utilização de veículos na guerra como arma de choque é bastante problemática¹²⁵⁵. Embora para o caso dos primeiros «carros», devido às suas características morfológicas¹²⁵⁶, fosse pelo elevado peso e mais concretamente pela pouca velocidade que atingiriam¹²⁵⁷, bem como pela pouca capacidade de movimentação, a probabilidade de estes veículos terem sido aplicados como arma de choque é considerável¹²⁵⁸. Contudo, esta probabilidade não está livre de problemas, pois em primeiro lugar os híbridos utilizados como animais de tiro, segundo John Keegan, devido à sua teimosia seriam extremamente difíceis de controlar¹²⁵⁹, mesmo admitindo que estes animais eram sujeitos a treino para melhor obedecerem em combate¹²⁶⁰. Iria um híbrido contra uma linha de infantaria hostil? Não é possível responder a esta questão, mas certamente que a hipótese de recusa do animal em seguir em frente seria significativa, realidade que pode criar problemas à utilização do «carro» como arma de choque neste contexto geográfico e cronológico. No que concerne às fontes que evidenciam este *modus operandi*, há que sublinhar como a mais informativa¹²⁶¹ a Estela dos Abutres, onde está representado o rei Eanatum de Lagach¹²⁶² a efectuar uma carga contra uma linha de inimigos não visível na iconografia. O maior indício de

¹²⁵³ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 51.

¹²⁵⁴ Idem, pp. 55-57; GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 50-51; e YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, pp. 49-50.

¹²⁵⁵ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, pp. 20-21; ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 60.

¹²⁵⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137.

¹²⁵⁷ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137; e FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 166-167.

¹²⁵⁸ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52.

¹²⁵⁹ KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 214.

¹²⁶⁰ Esta problemática foi analisada mais aprofundadamente no capítulo I.

¹²⁶¹ A última secção do Estandarte de Ur pode ser interpretada como uma carga devido à posição dos inimigos caídos sob os «carros»; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 149.

¹²⁶² Idem, p. 139; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 31.

ser este, geralmente, o método optado é a utilização de uma lança longa¹²⁶³ nas mãos do monarca, que, à partida, apenas podia servir para o ataque directo contra o inimigo¹²⁶⁴.

Apesar de a dimensão tipológica evidenciar falhas, segundo William Hamblin, o Estandarte de Ur prova que ambos os efectivos dos «carros» tinham a função de combater, pois, para além do combatente, também o auriga surge armado com um machado. Por que razão? A presença desta arma nos veículos tem que ver com dois motivos: utilizar como defesa imediata contra possíveis ataques de infantaria à estrutura, equídeos e soldados ou quando há a necessidade de descer do veículo e combater apeado¹²⁶⁵.

As duas tipologias de «carros»¹²⁶⁶ eram aplicadas da mesma forma? Não é possível, actualmente, descrever com certezas em que moldes eram usados os veículos do terceiro milénio a. C.: ambas as interpretações são plausíveis, embora ambos possuam as suas próprias valências. Se observarmos as duas principais iconografias, já mencionadas, estas provocam um certo paradoxo, pois nos «carros» de quatro rodas alguns combatentes representados parecem empunhar dardos para arremesso¹²⁶⁷, numa plataforma que tem algumas limitações nesse campo; nos homólogos de duas rodas¹²⁶⁸, onde já existe a possibilidade de colocar dois efectivos lado a lado, o soldado combatente parece estar a usar uma lança longa com o objectivo de atacar directamente o inimigo¹²⁶⁹.

Apesar do carro representado na «Estela dos Abutres» possuir, aparentemente, mais versatilidade táctica, constata-se que está a ser utilizado para o choque e no mais rígido (quatro rodas)¹²⁷⁰, pelo contrário, como plataforma de tiro. Provavelmente, dependendo dos factores delimitadores, em especial o terreno e o inimigo, podemos observar que estes veículos tinham capacidade, dentro das suas próprias limitações, para ser utilizados de ambas as formas. Realidade reforçada pela presença de aljavas¹²⁷¹, que podiam albergar tanto dardos como lanças (a iconografia não nos permite identificar qual destes). Veja-se o seguinte excerto datável do reinado de Gudea de Lagach, onde se nota a referência a uma aljava¹²⁷²:

¹²⁶³ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 139.

¹²⁶⁴ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 52.

¹²⁶⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 138.

¹²⁶⁶ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 30.

¹²⁶⁷ KEEGAN, *Uma História da Guerra*, p. 214; POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 246; e LITTAUER e CROUWEL, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, p. 16.

¹²⁶⁸ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, pp. 51-52.

¹²⁶⁹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 139.

¹²⁷⁰ Há que referir que a presença de madeiras e peles na composição dos carros de guerra, seja do terceiro ou do segundo milénios a. C., atribuem a estes alguma elasticidade. A maior ou menor rigidez é limitada pelas próprias características dos materiais que eram utilizados para construir estes veículos; cf. SANDOR, «Chariot's Inner Dynamics: Springs and Rotational Inertias», *Chasing Chariots*, p. 217.

¹²⁷¹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 137.

¹²⁷² HORNE, *Sacred Books and Early Literature of the East: Babylonia and Assyria*, p. 58 [trad. nossa].

«[...] Para o rei prepara o carro. O jugo dos híbridos também. O carro sagrado adornado com lápis-lazúli. A aljava como a luz do dia deve brilhar. [...]»

2. O CARRO EM BATALHA DESDE O NORTE DA SÍRIA AO EGITO

O carro de guerra egípcio advém directamente dos veículos trazidos pelos Hicsos para as Duas Terras ao longo do século XVII a. C.¹²⁷³, logo, é provável que os modelos de utilização dos carros escolhidos pelos oficiais do exército faraónico tenham a sua origem na própria forma como estes povos asiáticos os usavam.

Como aplicavam os Hicsos os seus veículos em batalha?

Admitindo a relação entre o subsequente *modus operandi* do carro por parte dos Egípcios e o *modus operandi* hicsos, então verificamos uma aplicação desta arma como meio para atacar à distância as linhas inimigas. Mas esta possibilidade não é suficiente para dar uma resposta concreta sobre como estes carros eram utilizados, e o mesmo acontece com os veículos que, por sua vez, terão dado origem aos veículos hicsos.

Onde se posicionavam os carros hurritas? Na vanguarda? Nas alas? Talvez das poucas fontes que podem fornecer alguns dados sobre esta questão sejam os «Arquivos de Nuzi», embora nesta época, já sob o domínio mitânico, haja referências a carros de guerra em ambas as alas do exército de Arrapha¹²⁷⁴, cerca de cinquenta e oito na ala esquerda e vinte e seis na ala direita.

Como irá ser abordado posteriormente, tudo indica que os esquadrões de carros de guerra egípcios eram utilizados na vanguarda no exército, como elementos desestabilizadores nos primeiros momentos da batalha¹²⁷⁵, logo, um método diferente daquele que é observado nas regiões de origem do carro de guerra do segundo milénio a. C. e de onde pode ser rastreada uma fracção das várias origens dos próprios Hicsos. E de que forma aplicavam estes os seus carros em batalha? A falta de dados não permite responder concretamente a esta questão, pois não se sabe se estes pendiam para um uso mais aproximado do que irá ser analisado no Egipto ou para um paradigma próximo do verificado, depois, pelos Mitânios e, anteriormente, pelos Hurritas.

A aplicação do carro de guerra como elemento bélico nos exércitos egípcios coincide com o período de expansão que, largamente, caracterizou o Império Novo. Dentro dos vários

¹²⁷³ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 168-169.

¹²⁷⁴ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 38.

¹²⁷⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 70-71.

processos e teatros de conquistas¹²⁷⁶, foi em espaço asiático que o carro de guerra mais se afirmou, sendo assim natural que o seu processo evolutivo tenha decorrido de acordo com as necessidades que uma arma deste tipo exigia para ser eficaz, fosse pelo terreno ou pelos inimigos que o Egito encontrou para lá da península do Sinai. Em termos geográficos, a orla costeira a ocidente é bastante idêntica a todas as que são banhadas pelo mar Mediterrâneo. O solo é calcário, com pouco substrato de terra, tornando a agricultura necessitada de muita água impossível. A pastorícia resume-se a caprinos e ovinos, pois a vegetação não permite a existência de animais de maior porte, como por exemplo os bovinos. O Levante é formado por planícies costeiras, que conforme se aproximam do interior vão adquirindo um relevo montanhoso. Esta é a principal rota de movimentação entre o Médio Oriente e o Egito.

A sudeste das planícies costeiras e de Shephelah, surgem montanhas, que geralmente são referidas na Bíblia como a «região montanhosa de Judá», a «região montanhosa de Efraim», «as montanhas da Baixa e Alta Galileia» e, por fim, «o Líbano». Estes relevos percorrem o território de norte para sul, sendo que mais para norte o terreno é muito mais elevado em relação ao nível do mar; para o interior, aparece o vale do Rift, uma depressão terrestre e marítima, que percorre cerca de seis mil e quinhentos quilómetros, desde a Anatólia até às regiões da África Oriental. No extremo norte do vale do rio Jordão, está o lago da Galileia, com duzentos e dez metros abaixo do nível do mar, no socalco do monte Hermon (com dois mil e oitocentos metros de altura). No extremo sul, fica a região do Négueb, ligada à península do Sinai; a oriente ergue-se, sobre o vale do Jordão, o planalto da Transjordânia, sendo o seu ponto mais elevado o monte Nebo, com cerca de dois mil metros de altura. Por este ponto geográfico passa, também, uma das vias de comunicação mais importantes da região, a «Estrada do Rei», fulcral para as rotas comerciais, em especial para as que traziam incenso e especiarias. Certamente que esta via também seria importante para a movimentação de exércitos, em especial para os que estavam sob o controlo do poder vigente na região. Depois do planalto da Transjordânia, avista-se o deserto sírio: uma zona relativamente inabitada, apenas povoada por nómadas¹²⁷⁷.

Durante a XVIII dinastia a maioria dos opositores à ocupação egípcia deviam possuir, acima de tudo, uma infantaria irregular e assimétrica baseada num sistema tribal e armados com lanças e usando escudos¹²⁷⁸. Em Biblos, a arqueologia descobriu outro tipo de armamento, mais concretamente em vários espólios oriundos de templos na cidade, como são os casos dos

¹²⁷⁶ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 169.

¹²⁷⁷ COOGAN, *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 4-8.

¹²⁷⁸ DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, pp. 77-78. Importa salvaguardar as potências regionais que estavam a norte do Corredor Siro-Palestino como o Mitanni e o Hatti.

punhais, dos dardos, das pontas de lança e das lâminas de machados¹²⁷⁹. Entre 2300-2000 a. C., as populações de Canaã passaram por bastantes adversidades, desde invasões a graves problemas no ecossistema, que alteraram não só os modelos políticos e sociais destas sociedades, mas também, muito provavelmente, a forma como eram compostos os seus exércitos, ao passar de um modelo militar de «cidade-estado» para um modelo tribal. Estas mutações afectaram o modo de vida e causaram a perda de algumas técnicas do trabalho sobre o metal (cobre e bronze); as armas continuariam a ter utilização, mas deixaram de ser produzidas internamente para passarem a ser trocadas com o exterior¹²⁸⁰.

Sobre a região de Canaã, são escassas as informações de origem local datáveis do final do terceiro milénio a. C. que têm descrições ou representações relacionadas com os exércitos dessa região: a maioria dos dados que possuímos provêm das fontes egípcias e são, regra geral, posteriores a esta cronologia. Para o período entre 2000 a 1550 a. C., os dados sobre Canaã são consideravelmente mais abundantes; salientamos as intervenções arqueológicas que trouxeram à luz do dia um espólio, onde a presença de bronze está bastante bem atestada. Estes dados permitem abordar com mais objectividade a panóplia dos exércitos desta região durante a primeira metade do segundo milénio a. C.; às lanças e aos punhais, que têm uma utilização anterior a este período, juntam-se os machados, tal como acontecerá no Egipto, durante o Império Antigo e o Império Médio.

O arco e flecha surge na iconografia como uma arma extremamente importante no contexto militar da região, embora as pontas de seta sejam escassas em contextos arqueológicos. Em suma, o militar cananeu, durante a primeira metade do segundo milénio a. C., teria como armamento defensivo e ofensivo uma tanga ou túnica de várias cores, um escudo rectangular, lança, arco e flecha, dardo, funda, machado e punhal¹²⁸¹.

Apesar de o armamento cananeu ser bastante próximo do que haveria por todo o Médio Oriente, a forma de o utilizar apresenta algumas diferenças¹²⁸². Muitas iconografias de guerreiros cananeus mostram militares armados com duas armas ofensivas, sendo a única excepção o uso do machado, que quase sempre é acompanhado do uso do escudo¹²⁸³.

Seria esta última tipologia a arma principal da infantaria pesada? Se sim, qual o armamento dos restantes soldados auxiliares? Estas últimas forças seriam de cariz tribal,

¹²⁷⁹ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 252.

¹²⁸⁰ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 274-276.

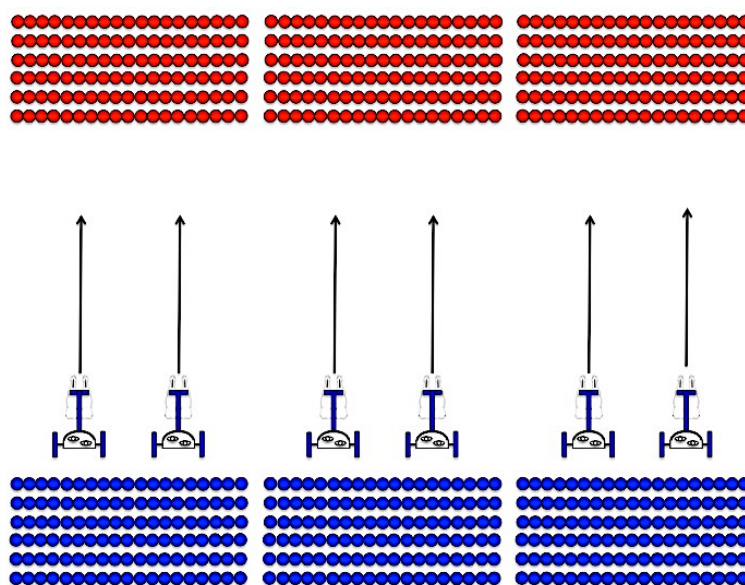
¹²⁸¹ Idem, pp. 277-279.

¹²⁸² Estas diferenças poderão estar muito relacionadas com a anterior infiltração das sociedades tribais; cf. Idem, p. 274.

¹²⁸³ Idem, pp. 279-280.

habituaadas à guerra assimétrica, não seriam forças regulares e, como tal, o armamento não teria de ser uniforme, e também não parece haver uma organização muito clara do próprio exército. Em Israel, as características dos exércitos foram-se modificando ao longo do tempo, desde a sua génese até ao seu fim. O exército começou por ser constituído por militares não profissionais ao serviço das suas tribos, que lutavam entre si para garantir o seu espaço nevrálgico na região. Com o início da monarquia, Israel desenvolveu um núcleo profissional, de soldados regulares, apoiado por tropas auxiliares¹²⁸⁴.

As batalhas mais bem conhecidas travadas pelo Egipto (Império Novo), tanto a de Meguido (Tutmés III) como a de Kadech (Ramsés II), são exemplos claros das diferentes possibilidades e dificuldades que o terreno podia provocar na aplicação de esquadrões de carros de guerra. Embora uma comparação entre os dois teatros de guerra torne evidente que, devido à existência de cursos de água, as condições apresentadas no campo de batalha de Kadech fossem menos propícias à utilização de esquadrões de carros de guerra, algo que não se verifica em Meguido, graças à planície¹²⁸⁵ entre o fim do desfiladeiro de Aruna e a própria cidade¹²⁸⁶. A opção tomada por Tutmés III de passar pelo estreito desfiladeiro de Aruna, inclusive contra o conselho dos seus oficiais, que defendiam uma marcha pelas outras duas possíveis passagens, fosse Taanak ou Djefti, foi feliz, pois sabemos que o rei de



Esquema 10 - Primeira fase do uso do carro egípcio em batalha. O avanço dos esquadrões em direcção às linhas inimigas.

Kadech terá enviado contingentes para estes dois caminhos a fim de interceptar o avanço egípcio, cindindo assim em três divisões o seu próprio exército.

De acordo com as fontes, o exército egípcio terá demorado algum tempo a atravessar o desfiladeiro, vindo depois a desembocar no vale de Kina. Pensa-se que a composição do

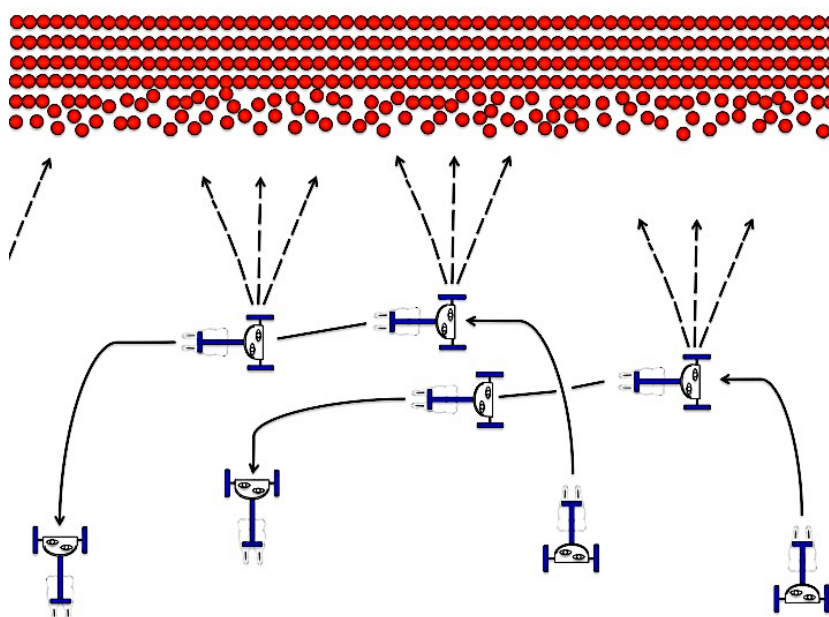
¹²⁸⁴ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 45-46.

¹²⁸⁵ Seria essencial a existência de um terreno moderadamente plano para uma boa aplicação dos esquadrões de carros de guerra; cf. SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 18.

¹²⁸⁶ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 70; Idem, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 100.

exército estaria baseada em duas divisões¹²⁸⁷, que se estenderam ao longo da saída do desfiladeiro, sendo os mil carros de guerra, que Arthur Cotterell refere, parte integrante das forças faraónicas, que terão formado uma linha na vanguarda com cerca de três quilómetros. A batalha terá decorrido com um envolvimento das alas do exército egípcio, seguido de um avanço do centro das forças¹²⁸⁸. Sabendo *a priori* o método de combate dos carros faraónicos, bem como a posição destes na composição táctica do exército, tudo indica que terá havido um uso inicial destes carros, enfraquecendo os contingentes inimigos, inclusive com alguma resposta por parte dos carros cananeus (de tipologia aproximada¹²⁸⁹).

Para além das baixas que os projectéis arremessados pelos egípcios terão causado no adversário¹²⁹⁰, também a possível presença de uma nuvem de pó, provocada pela deslocação e curvas apertadas¹²⁹¹ destes veículos, poderão ter aumentado a possibilidade de fuga precipitada dos militares do exército do rei



Esquema 11 - Segunda fase do uso do carro egípcio em batalha. Flecção para esquerda ou direita e utilização do arco e flecha contra o inimigo. Início do retorno dos veículos.

de Kadech, em especial se o vento estivesse a favor de Tutmés III; infelizmente, é-nos impossível saber as condições climáticas do momento, de modo que ficará apenas como uma possibilidade. Depois da debandada terá havido, inicialmente, uma perseguição¹²⁹², que, para lamento de Tutmés III, foi interrompida pelo saque dos objectos deixados pelos soldados vencidos e que fugiram em pânico¹²⁹³. Nesta rápida batalha, terão apenas perecido cerca de oitenta e um soldados inimigos, o que sugere, desde logo, que não terá havido um choque entre

¹²⁸⁷ Idem, pp. 102-104.

¹²⁸⁸ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 19; SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 92.

¹²⁸⁹ Idem, p. 20; SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 132.

¹²⁹⁰ DREWS, *The End of Bronze Age*, pp. 120-121. Idem, p. 128.

¹²⁹¹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 167.

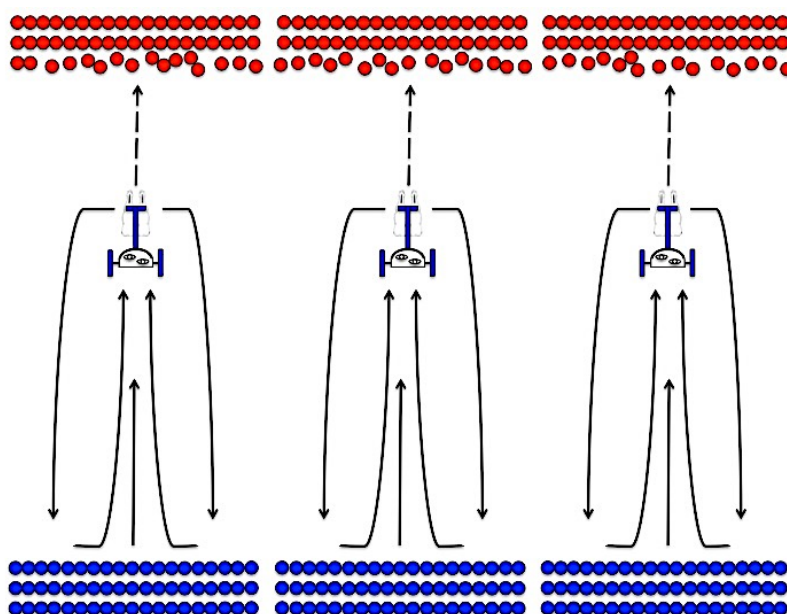
¹²⁹² SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 132.

¹²⁹³ ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 106.

infantarias e que o conflito terá sido baseado, à partida, numa escaramuça inicial entre os carros de guerra egípcios e depois na fuga das forças cananaicas.

A opção tomada pelos oficiais do exército faraónico de reduzir o peso do carro para o tornar mais leve, rápido e manobrável, obrigou a uma adaptação na forma de combater do próprio veículo¹²⁹⁴. Admitindo o uso dos carros hurritas e hicsos, maioritariamente, pelas alas, então a forma de utilização dos veículos egípcios difere de ambos, e depois irá distanciar-se ainda mais dos carros da Anatólia e da Mesopotâmia, sendo o exemplo mais claro o carro hitita¹²⁹⁵. Como era usado o carro de guerra egípcio em contexto de guerra? Este veículo

possuía, à partida, três funções distribuídas pelos vários momentos de uma campanha e de uma batalha: a primeira função dos carros de guerra no exército egípcio é a protecção das divisões de infantaria quando estas estão em marcha¹²⁹⁶. Os carros movimentar-se-iam pelos metros que separavam as unidades, prevenindo assim ataques surpresa, estando



Esquema 12 - Terceira fase do uso do carro egípcio em batalha. Retorno para as linhas aliadas e, caso houvesse essa capacidade, repetição do processo ofensivo.

nesta dimensão também implícita a patrulha das zonas envolventes do percurso da marcha. Com as forças frente a frente, o carro egípcio teria a função de iniciar as hostilidades entre os beligerantes; este ataque seria feito em linha recta até que o arqueiro estivesse em condições de flagelar as linhas inimigas¹²⁹⁷ (Esquema 10), de preferência ficando longe do alcance dos arqueiros e fundibulários adversários. Depois de atingido o ponto de ataque, haveria uma flexão para o exterior, dando-se o processo de retorno (Esquema 11)¹²⁹⁸ e o consequente ataque dos mesmos carros caso houvesse essa possibilidade (Esquema 12).

¹²⁹⁴ DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, pp. 77-78.

¹²⁹⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 91-104.

¹²⁹⁶ SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 85; SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 221.

¹²⁹⁷ MORKOT, «Chariot», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, p. 62; MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 153.

¹²⁹⁸ CHRISSANTHOS, *Warfare in the Ancient World*, p. 2.

Um factor importante nesta tática seria a distância entre os carros, para prevenir acima de tudo acidentes: pensa-se que entre cada uma destas armas deveria existir um espaço idêntico ao de quatro soldados de infantaria. As estáticas linhas de infantaria inimigas ficariam assim ao alcance de centenas de flechas, que iriam devastar estas mesmas unidades. Certamente que este movimento criava uma enorme nuvem de poeira, variável que deveria ser considerada, pois, caso o vento estivesse a soprar em direcção ao inimigo, o pó iria cair sobre ele (o que era bom para o exército egípcio)¹²⁹⁹; porém, se o vento estivesse a favor do inimigo, então a poeira iria de encontro ao exército faraónico. Foi, realmente, a união do carro com o uso do arco, mais concretamente do arco composto, que «catapultou», definitivamente, esta arma para o topo da arte militar destas sociedades pré-clássicas¹³⁰⁰.

Robert Morkot defende que o tiro das flechas sobre o carro de guerra era feito com o veículo em movimento e não, como alguns investigadores sustentam, que o auriga teria de parar o veículo para que o arqueiro utilizasse o arco e flecha¹³⁰¹. Em 1980, Alan Schulman apresentou exactamente esta teoria, a qual consistia no seguinte: apesar de o soldado combatente ser efectivamente um arqueiro, este só disparava apeado quando o carro estava numa posição de vantagem perante o inimigo¹³⁰².

A tese sugerida por este autor expõe algumas questões que parecem retirar ao carro aquilo em que ele podia ser realmente eficaz, desde logo a sua versatilidade tática e a rapidez de movimentos, exemplos de factores que terão permitido que esta arma fizesse a diferença nos campos de batalha do mundo pré-clássico. Admitindo que o militar presente nestes veículos apenas combatia apeado, então este não passaria de um arqueiro que se movimentaria entre várias posições.

Como se explica a construção de uma arma cara apenas para este tipo de funções? A grande vantagem dos carros de guerra é a capacidade de envolver e de flagelar o inimigo de

¹²⁹⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 170-171.

¹³⁰⁰ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 15; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 167.

¹³⁰¹ Haveria também nos carros egípcios outro tipo de armamento, como era o caso de espadas e de machados para combate a curta distância, inclusive se fosse necessário descer do carro e lutar apeado; cf. MCDERMOTT, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 130. Dardos também seriam utilizados como armas auxiliares; cf. LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 82. Pensa-se que cada carro egípcio conseguiria transportar cerca de oitenta flechas, divididas entre três a quatro aljavas; LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 139. Anthony Spalinger defende que o momento de ataque dos combatentes presentes nestes carros egípcios, fosse com arco e flecha ou com dardo, era quando o carro estava a desacelerar ou praticamente parado; cf. SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 12. Há que referir ainda a vulnerabilidade que os soldados apresentavam caso o carro tivesse de parar ou de abrandar acentuadamente para que o militar atacasse. Logo, parece evidente que seria imperioso manter o carro constantemente em movimento.

¹³⁰² DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 115.

uma forma rápida; ainda que seja possível admitir a luta apeada dos militares que tripulavam os carros, esta seria feita em condições onde a mobilidade destes já não seria possível ou vantajosa, o que levaria os soldados que tripulavam o carro a utilizarem armas de combate corpo-a-corpo e não o arco e flecha, pois esta arma não era eficaz a curtas distâncias e, acima de tudo, num contexto de combate directo. A utilização do carro como plataforma de tiro à distância está amplamente representada em murais egípcios e demonstra uma vantagem sobre a teoria de que os carros ficavam parados¹³⁰³, pois, estando o veículo em movimento, ficava mais difícil de atingir por parte dos arqueiros e fundibulários inimigos¹³⁰⁴.

Depois de o militar gastar as munições, o auriga teria de retornar às primeiras linhas do seu exército para recarregar as aljavas¹³⁰⁵ e, caso fosse necessário, proceder a algumas reparações no próprio carro¹³⁰⁶. Esta fase seria um dos momentos da batalha em que os tripulantes do carro estariam mais vulneráveis, pois, ao retornarem ao seu exército, dariam a sua retaguarda para as linhas inimigas. Depois de as forças de infantaria entrarem no conflito, o carro de guerra egípcio adquiria outro papel no campo de batalha: agora, este veículo era utilizado para atacar os flancos e os pontos fracos que iam sendo identificados no exército inimigo.

Haveria combate entre carros de guerra? Naturalmente que sim, mas certamente que não era esta a principal função destas unidades, em especial no caso concreto dos carros egípcios de tipologia mais ligeira¹³⁰⁷. Robert Drews apresenta alguns cenários que poderiam ocorrer caso se desse um confronto directo entre esquadrões de carros. Em primeiro lugar, seria difícil pôr cavalos a efectuar uma carga em velocidade contra outros carros, de modo que o abrandamento seria evidente e mútuo. Por outro lado, e como já foi analisado, devido à presença do auriga e dos próprios cavalos, o tiro de arco feito directamente para a frente do veículo seria de extrema dificuldade, logo, é provável que houvesse movimentações tácticas para colocar o carro de lado perante o inimigo a fim de permitir um tiro em melhores condições¹³⁰⁸. A flexão para as laterais deveria ser feita em dois contingentes, um para a direita e outra para a esquerda, sendo provável que a unidade que terá ido para a esquerda seria composta por militares canhotos¹³⁰⁹. Por fim,

¹³⁰³ MORKOT, «Chariot Warfare», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, p. 66; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 70-71.

¹³⁰⁴ SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 86.

¹³⁰⁵ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 18.

¹³⁰⁶ Isto admitindo que havia artesãos nessas posições para reparar os carros.

¹³⁰⁷ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 171-172.

¹³⁰⁸ Há que referir que nesta posição os militares ficavam mais protegidos, pois tinham menos superfície de alvo para o inimigo. Os cavalos, por outro lado, apresentavam toda a sua lateral.

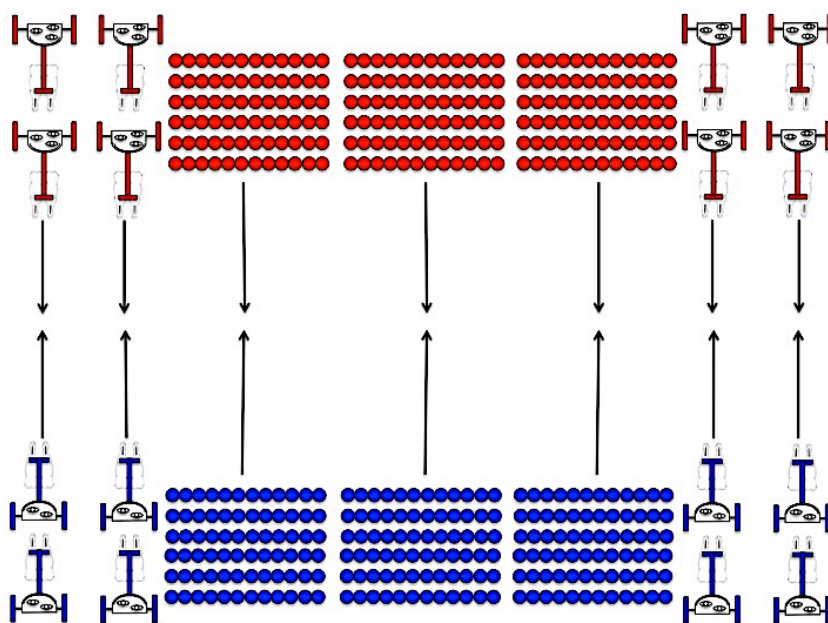
¹³⁰⁹ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 128.

em caso de vitória egípcia, os carros tinham a função de perseguir as forças inimigas até onde lhes fosse possível¹³¹⁰.

Durante o reinado de Ramsés II, começa a verificar-se a presença de outro elemento dentro da panóplia de armas nos carros de guerra: em alguns casos, o escudo vai surgindo¹³¹¹, seja em veículos com dois ou com três militares, como de resto se pode observar em iconografias egípcias referentes à batalha de Kadech¹³¹². Enquanto para o caso dos carros com três efectivos este terceiro elemento seria o portador de escudo, na circunstância dos veículos com apenas dois soldados, segundo Mary Littauer, o escudo seria levado pelo soldado combatente em momentos em que o carro não estava em combate; numa situação de confronto, o escudo passa para a mão do auriga¹³¹³.

A necessidade de entregar o escudo ao auriga prende-se com a obrigatoriedade de utilizar as duas mãos que o combatente tinha aquando do manuseamento do arco, embora seja importante pôr a seguinte questão: conseguiria o auriga controlar o carro com apenas uma mão?

Haveria algum método de prender o escudo ao militar permitindo que este mantivesse as duas mãos nas rédeas? É difícil responder a este conjunto de questões, mas é possível conceber a existência de algum mecanismo que prendesse as rédeas ao auriga de forma a facilitar o controlo da parrelha de cavalos e do



Esquema 13 - Primeira fase do confronto entre duas forças de carros de guerra (uma destas egípcia). Progressão igualitária dos vários sectores do exército.

próprio carro¹³¹⁴. Por que razão sentiram os egípcios a necessidade de colocar um escudo nos carros? Tudo indica que a principal razão terá sido a conveniência em aumentar as defesas dos militares dos carros, provavelmente pela capacidade de tiro dos inimigos, embora no caso

¹³¹⁰ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 68; SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 85.

¹³¹¹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 169-170.

¹³¹² GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 128-129.

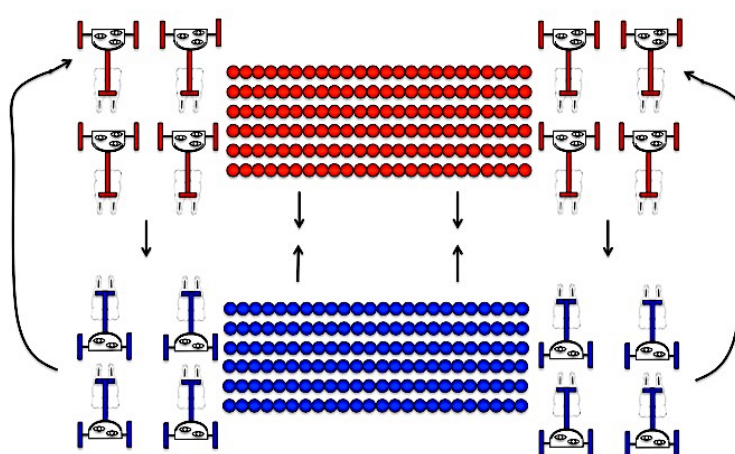
¹³¹³ LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 78.

¹³¹⁴ *Ibidem*.

concreto de Kadech o inimigo (Hatti) possuía carros de guerra ainda bastante problemáticos no que diz respeito à sua abordagem táctica em batalha¹³¹⁵. A presença de escudos nos carros egípcios também poderia estar relacionada com a preocupação de proteger as costas dos tripulantes contra projectéis aquando do retorno destes carros à origem para reabastecer.

A difusão do carro de guerra pelas sociedades do segundo milénio a. C. foi tão intensa que a possibilidade de encontrar veículos opostos (em campo de batalha) seria bastante elevada, realidade que obriga a uma problematização deste provável contexto militar. Nos esquemas 13 e 14 podemos verificar, teoricamente, aquilo que poderia acontecer caso o exército egípcio encontrasse em batalha forças opositoras com veículos mais pesados nas suas linhas¹³¹⁶.

No que diz respeito ao posicionamento no campo de batalha, é provável que ambos se adaptassem, ou seja, o mais plausível será a colocação dos esquadrões nas alas do exército. Especialmente, para proteger os flancos das unidades de infantaria. A progressão no terreno seria feita de acordo com a movimentação do centro do exército e, caso houvesse um



Esquema 14 - Segunda fase do confronto entre duas forças de carros de guerra. Ataque directo do modelo mais pesado, enquanto os esquadrões egípcios tentam envolver os inimigos.

confronto directo entre as forças antagónicas de carros de guerra, tendo em conta a abordagem utilizada, é provável que os veículos egípcios devido à sua maior mobilidade tivessem vantagem sobre os opositores que, com maior peso tentariam atacar directamente os mais frágeis carros do faraó, enquanto os egípcios os envolviam e flagelavam com flechas. Apesar desta aparente vantagem, é provável que fosse no centro que a batalha se decidisse. Podemos concluir que, caso houvesse forças de carros em ambos os lados, as suas funções seriam eminentemente defensivas, embora este fim só fosse atingido atacando os esquadrões inimigos.

Dentro dos vários tipos de carros que se observam ao longo do segundo milénio a. C., o carro egípcio é daqueles que, à partida, estará mais bem documentado. A sua morfologia

¹³¹⁵ Esta problemática será abordada no subcapítulo seguinte.

¹³¹⁶ Optamos por utilizar como inimigo carros pesados, pois seriam aqueles que mais terão interagido com os egípcios. Veja-se o caso dos Mitânios, dos Sírios ou do Hititas.

apresenta-se bastante associada ao uso do arco e flecha como arma de tiro à distância, um método completamente diferente daquele que é, em certos momentos, sugerido pela iconografia sobre Kadech no templo de Lucsor. Na secção da direita do mural egípcio sobre Kadech, oriundo de Lucsor, observamos em esquadrões egípcios¹³¹⁷ a presença de lanças nos carros que estão mais próximos do caos em que os veículos hititas se encontram, havendo na lateral vários carros egípcios agora com arcos a projectarem flechas contra estes mesmos veículos¹³¹⁸. Como se explica esta «anomalia»? Como já foi referido, a existência de uma panóplia variada de armas nestes carros permite equacionar o uso de lanças nestes mesmos, que, em casos bastante específicos onde o inimigo surge fragilizado e com um armamento deficitário (por exemplo, tribos nómadas), o uso desta arma seria viável¹³¹⁹. As duas circunstâncias em que a lança podia ser utilizada como arma nos carros egípcios não parecem estar em consonância com a situação de Kadech, pois nem os hititas eram um exército mal guarnecido, nem o ataque representado no mural egípcio de Lucsor foi contra forças de infantaria. Talvez a necessidade de usar lanças contra carros de guerra mais pesados e robustos esteja relacionada com as próprias características do terreno, que poderão não ter permitido o uso do arco e flecha num determinado momento e local¹³²⁰. Este panorama bélico parece estar de acordo com a sugestão feita por José Varandas de que, depois de terminado o processo inicial de flagelar as linhas inimigas, as inevitáveis falhas que agora as unidades dispostas pelo adversário apresentavam iriam ser aproveitadas pelos carros egípcios, juntamente com a infantaria, em seu auxílio para um maior impacto dos soldados apeados sobre o inimigo¹³²¹.

«[...] Agora então, sua majestade preparou [8] a sua infantaria e os seus carros de guerra, e os Chardanos de sua majestade [...] Sua Majestade viajou para norte, com a sua infantaria e os seus carros de guerra. [...] A chegada das forças faraónicas de *nearin* – vida, prosperidade, saúde! – da terra de Amurru [...]»

Neste excerto¹³²², notamos a referência a uma tipologia de militar intrinsecamente relacionada com os esquadrões egípcios. Os *nearin* eram unidades de infantaria ligeira que acompanhavam os carros e serviam, acima de tudo, para a protecção destes aquando da sua

¹³¹⁷ Parece haver uma delimitação entre estes contingentes e o caos que foi provocado sobre os esquadrões de carros hititas. Daí a interpretação de que estes carros seriam egípcios, inclusive estes parecem acompanhar a sequência iconográfica da divisão de Ptah; cf. HEALY, *The Warrior Pharaoh*, pp. 68-69. Para esta iconografia, veja-se capítulo II, p. 151.

¹³¹⁸ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 128-129.

¹³¹⁹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 70.

¹³²⁰ A análise ao terreno onde a batalha de Kadech se desenrolou irá ser abordada no subcapítulo seguinte.

¹³²¹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 171.

¹³²² PRITCHARD, *ANET*, pp. 255-256 [trad. nossa].

aplicação na guerra¹³²³, mas também para causar o máximo de danos no inimigo, caso alguns contingentes conseguissem aproximar-se dos carros de guerra egípcios¹³²⁴. Segundo Bridget McDermott, o principal alvo destes soldados, a que esta se refere como «corredores», são os equídeos que estão a servir de animais de tiro nos veículos inimigos¹³²⁵. Também na iconografia, desde logo no mural anteriormente apresentado relativo à batalha de Kadech, podemos observar, tanto no canto inferior direito como na secção superior, a presença de alguns militares apeados que ladeiam os carros egípcios: enquanto neste último os soldados têm na sua posse um arco, os que estão no canto inferior direito – e embora a imagem seja difícil de deslindar, tanto devido aos elementos iconográficos como pela própria posição dos militares – parecem estar a utilizar armas de combate corpo-a-corpo¹³²⁶.

Como já foi abordado, a heterogeneidade patente nos veículos dos exércitos siro-palestinos dificulta uma categorização clara desta arma, e se para as características tipológicas isto é evidente, também o será para o *modus operandi* destes carros. Para Yigael Yadin, os carros levantinos dos séculos XVI e XV a. C. eram ligeiros e morfologicamente idênticos aos egípcios, logo a sua utilização também seria bastante semelhante¹³²⁷. Inclusive Mordechai Gichon, quando analisa as unidades de carros salomónicas, refere o seguinte: «não podemos atribuir ao corpo de carros salomónico nenhum tipo de veículo específico»¹³²⁸. Apesar desta realidade, é plausível admitir que os veículos presentes nos territórios de Canaã e da Judeia fossem inicialmente mais adequados ao método de utilização do carro de tipo hicso¹³²⁹ e posteriormente ao veículo egípcio. Já nas regiões mais a Norte, de influência mesopotâmica e hitita, é possível que estes já fossem utilizados de uma forma diferente, em consequência das características geográficas da região, em especial da sua diversidade¹³³⁰; ambos os modelos deverão ter tido vantagens quando aplicados nestes teatros de operações, embora haja investigadores que, devido aos acidentes geográficos existentes, atribuem mais vantagens aos carros de tipologia mitânica e hitita devido à sua robustez¹³³¹.

¹³²³ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 134. Sistema de utilização bélica bastante idêntico ao observado milénios depois na Segunda Guerra Mundial pelas divisões de *panzers* alemãs, que eram sempre acompanhadas por unidades apeadas, chamadas *panzersgrenadiers*.

¹³²⁴ Segundo as fontes egípcias, os carros de guerra terão sido uma das razões para a vitória egípcia; cf. RAY, «Egypt under the Pharaohs», *A Companion to Ancient History*, p. 195.

¹³²⁵ MCDERMOTT, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 130.

¹³²⁶ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 128-129.

¹³²⁷ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 86.

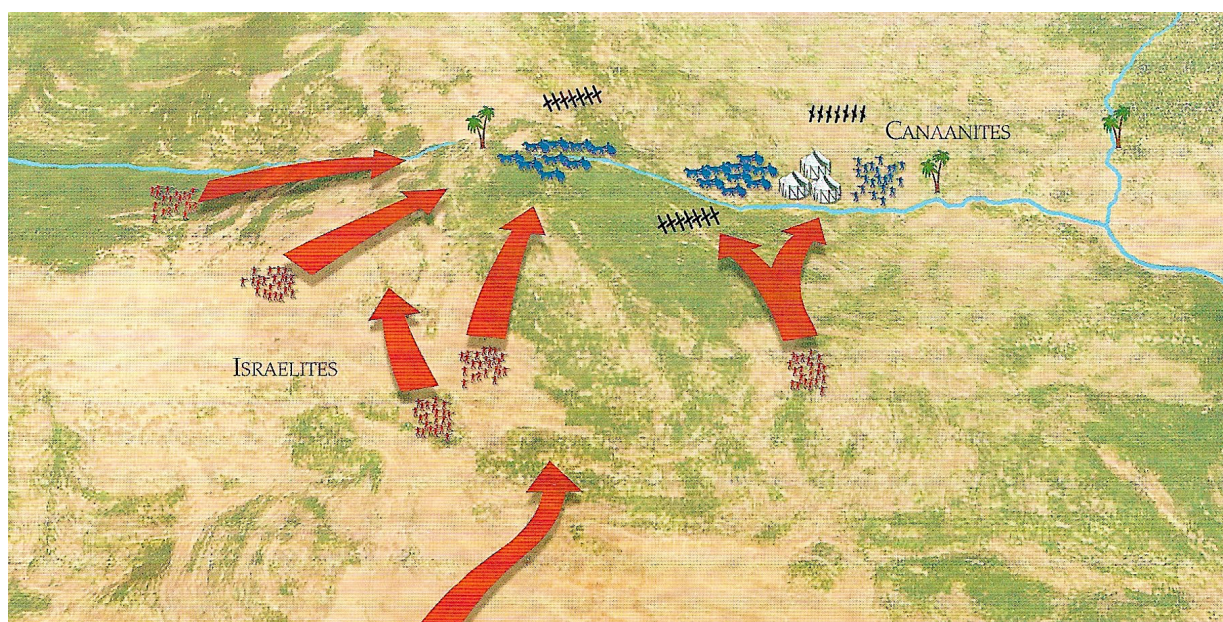
¹³²⁸ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 133.

¹³²⁹ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, pp. 10-11.

¹³³⁰ COOGAN, *The Oxford History of the Biblical World*, pp. 4-8.

¹³³¹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 91.

Para este contexto historiográfico, uma das batalhas mais bem documentadas terá sido a que ocorreu junto às águas do rio Merom (c. 1400 a. C.), num momento em que as tribos israelitas estavam a tentar emergir no panorama político e militar do Corredor siro-palestino (Esquema 15). Estas tinham como principal opositor as tribos e «cidades-estados» cananeias, que à época estariam sob a esfera de influência egípcia, mas, devido ao contexto relacionado com a emergência de potências no Norte, com o auge do reino do Mitanni e com o despontar do Hatti, grande parte das atenções do Egito estava na Síria e não tanto em Canaã, algo que



Esquema 15 - Interpretação da batalha do rio Merom (c. 1400 a. C.) entre o exército cananeu e as forças israelitas [retirado de DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 34].

terá dado margem para a existência de alguns conflitos internos¹³³². Durante esta fase, ambos os exércitos tinham modelos de combate diferentes: enquanto os Cananeus seguiam uma tipologia de combate aproximada da egípcia, os Israelitas, em razão da sua inferioridade militar, optavam por uma abordagem mais focada em emboscadas e incursões de pequenas dimensões. Esta forma de fazer a guerra deveria ser de difícil controlo por parte das forças cananeias, de modo que os carros tinham um papel importante na patrulha do território, não só em busca de infiltrações hostis, mas também para a troca de informações¹³³³. É na Bíblia que se encontra o relato desta batalha/emboscada: veja-se o seguinte excerto, onde Josué e as suas forças, tirando partido da situação, entraram em combate contra os cananeus¹³³⁴:

«[...]

Saíram, então, com todos os seus exércitos, povo numeroso como a areia das praias do mar, com grande número de cavalos e de carros. Reuniram-se todos e vieram acampar juntos, perto das águas de Merom, a fim de combater Israel. O Senhor disse a Josué: «Não os temas, pois

¹³³² DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, pp. 34-35.

¹³³³ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 75.

¹³³⁴ Js 11.4-6 apud ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 324.

amanhã, a esta mesma hora, Eu os lançarei, trespassados, diante de Israel. Hás-de cortar os jarretes dos seus cavalos e queimarás os seus carros.»
[...]

Neste trecho, é referido que o chefe tribal israelita não possuía carros de guerra, tendo assim de recorrer a outra solução para derrotar o exército cananeu. Tudo indica que Josué terá esperado que os soldados inimigos acampassem junto ao rio Merom, num desfiladeiro, para, de surpresa, atacar o acampamento. Naquela situação específica, o comando do exército cananeu, que de resto não seria muito eficiente, devido à diversidade de origens dos seus soldados¹³³⁵, não terá tido a possibilidade de utilizar a seu favor os carros de guerra, pois estes, por não terem espaço para se movimentarem, terão sido ineficazes. Assim, Josué, o chefe israelita, conseguiu superar a desvantagem de não possuir, nas suas fileiras, esta arma¹³³⁶. Esta tática não terá sido apenas aplicada junto ao rio Merom, também o foi contra Sísera, onde os israelitas atraíram o chefe cananeu para junto do curso de água de Quichon e aí derrotaram mais uma vez o exército e os seus carros de guerra. Este episódio está narrado nos seguintes excertos¹³³⁷:

«[...]»
«Eu conduzirei para ti, junto da torrente de Quichon, Sísera, chefe do exército de Jabin, os seus carros e os seus exércitos, e entregá-los-ei nas tuas mãos.»
[...]
Então, Sísera reuniu todos os seus carros, novecentos carros de ferro, e todos os homens que estavam com ele, e saiu de Harochet-Goim, para a torrente de Quichon. Disse, então, Débora a Barac: «Levanta-te, pois é este o dia em que o Senhor avança, para entregar Sísera nas tuas mãos; eis que o Senhor vai, Ele próprio, à tua frente.» Barac desceu do monte Tabor com dez mil homens atrás de si. O Senhor desbaratou Sísera com todos os seus carros e todo o seu exército, a golpe de espada, na presença de Barac; então, Sísera, saltando do seu carro, fugiu mesmo a pé. Barac perseguiu os carros e o exército até Harochet-Goim, e todo o acampamento de Sísera foi passado a fio de espada, sem escapar nem um homem.
[...]

A estratégia seguida pelos israelitas foi um sucesso, e acabaram por derrotar os cananeus, não apenas devido à falta de espaço, mas também devido ao terreno lamacento que existia junto ao rio¹³³⁸. A lama prendeu e afundou os carros e as forças de infantaria, que se tornaram alvos fáceis para os guerreiros israelitas. A preocupação dos chefes israelitas em dar batalha em condições que lhes eram favoráveis, como era o caso de tirar o máximo partido do terreno e das fragilidades do inimigo, é um sinal da desvantagem militar e tecnológica que as forças israelitas tinham quando comparadas com as dos seus vizinhos¹³³⁹. Esta desvantagem estava patenteada na ausência de esquadrões de carros nas suas fileiras, numa época em que a

¹³³⁵ DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 35.

¹³³⁶ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, pp. 67-68.

¹³³⁷ Jz 4.7 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 347; Jz 4.13-16 *apud* Idem, p. 347.

¹³³⁸ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 78.

¹³³⁹ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, pp. 71-72.

arma estava amplamente difundida¹³⁴⁰. Como já foi referido, esta realidade irá posteriormente ser alterada e será a partir do reinado de David que Israel passa a possuir unidades de carros de guerra dentro do exército¹³⁴¹. Segundo Boyd Seevers, os esquadrões durante este período seriam utilizados, essencialmente, nas alas e como plataforma de tiro à distância com arco e flecha ou dardos, já depois de o engajamento das forças de infantaria ter começado¹³⁴².

Oriunda de Ugarit, chega-nos uma fonte intitulada «a carta do general», que levanta questões relacionadas com a diferença que uma unidade de poucos carros pode fazer num desfecho de um conflito. O conteúdo da carta consiste num pedido de auxílio feito por um oficial, que enviou um soldado até ao rei Niqmepa, com o pedido de reforços para garantir a vitória num conflito travado, ao que tudo indica, no Amurru contra o Egipto. Ainda que a descrição destes reforços seja, na maioria das vezes, vaga, numa circunstância específica é usada a seguinte expressão: *3 ta-pal* ^{GIŠ}GIGIR.MEŠ¹³⁴³.

Esta expressão é, normalmente, traduzida por «para preparar cuidadosamente três pares de carros». Qual o seu sentido aqui? Seria um total de seis carros de guerra? Parece improvável que no pedido de reforços apenas fossem mencionados seis veículos. Juan-Pablo Vita, com o apoio de outros autores, indica possíveis alternativas, sendo de frisar a hipótese de o termo *ta-pal* ser traduzido por «unidade», embora não se saiba ao certo em quantos veículos consistia uma unidade de carros em Ugarit. Esta possibilidade parece mais plausível que a inicial, e a mesma problemática é observada para a Babilónia cassita, numa carta oriunda de Nippur, que relata o pedido de um rei desconhecido a um oficial de uma fortaleza: o monarca queria que cinco carros de guerra fossem mandados para o contingente que este tencionava enviar numa campanha. Veja-se o seguinte excerto¹³⁴⁴:

«[...] Tudo está em ordem com a guarnição da cidade do meu senhor. [...]: sobre o que o meu senhor me escreveu: «os teus cinco carros de guerra devem ser inspeccionados. Tu sairás para onde eu te mandar». [...] Disse o seguinte ao meu senhor: os cinco carros de guerra [...] devem ser enviados para a campanha como o meu senhor ordenou; como [eles] vão proteger o forte destas cidades do meu senhor? [...]»

Em termos militares, que diferença fazem cinco carros na protecção de um forte? Devido às características morfológicas e tácticas que os carros de guerra apresentam, certamente que estes dificilmente poderão ter tido um papel activo na defesa efectiva de uma

¹³⁴⁰ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 69.

¹³⁴¹ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 285.

¹³⁴² SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 71. Como posteriormente se demonstrará, este método também terá sido utilizado no Hatti e na Assíria.

¹³⁴³ VITA, «The Power of a Pair of war Chariots in the Late Bronze Age», *Studies on War in the Ancient Near East*, pp. 87-88.

¹³⁴⁴ Idem, pp. 88-89 [trad. nossa].

estrutura defensiva, pois em nenhum momento poderiam ser utilizados. A necessidade concreta de pedir cinco veículos poderá estar relacionada com outra função que estes carros poderiam ter num âmbito paramilitar: funções relacionadas com a transmissão de informações entre cidades, exércitos e, neste caso concreto, entre fortes, bem como o controlo do terreno em torno da estrutura defensiva em busca de possíveis infiltrações inimigas¹³⁴⁵.

3. O CARRO HITITA EM ACÇÃO: UM PROBLEMA DE FONTES

Sobre as formas como o carro hitita poderá ter sido utilizado tacticamente em combate, as fontes escritas não fornecem qualquer dado que permita responder a esta questão, pois os relatos são fortemente generalistas e estereotipados¹³⁴⁶. Por outro lado, e como já foi abordado anteriormente, a iconografia que representa carros hititas é maioritariamente de origem egípcia, com todos os problemas que lhe podem estar associados¹³⁴⁷, desde logo a falta e a alteração do armamento usado por parte dos contingentes hititas; realidade que Richard Beal explica como sendo um erro de interpretação dos artistas egípcios, que reproduziram o inimigo apenas com armamento defensivo, estando os soldados egípcios na ofensiva; ainda, segundo este autor, em algumas inscrições do período de Ramsés II há indícios da presença do arco nos carros hititas¹³⁴⁸.

A influência que o armamento que era utilizado num determinado carro tinha sobre o *modus operandi* deste mesmo torna imperioso saber, com algumas certezas, quais eram os seus tipos e características. Como foi observado anteriormente, para o caso do carro hitita ainda existem muitas dúvidas relativas ao tipo de armas que eram aplicadas nestes carros; em grande parte da historiografia, é defendido que a lança era a arma ofensiva principal dos soldados combatentes dos carros hititas¹³⁴⁹. Também Nic Fields defende que a maior robustez do carro hitita (quando comparado com o veículo egípcio, por exemplo) permitia e sugeria que este fosse

¹³⁴⁵ Idem, p. 90. Este tipo de funções está patente num texto hitita que narra a viagem entre Hattucha e o Egipto de um auriga e eunuco, chamado de Zuzu; cf. WEEDEN, «State Correspondence in the Hittite World», *State Correspondence in the Ancient World*, p. 51-52.

¹³⁴⁶ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 140-143.

¹³⁴⁷ Estas problemáticas já foram abordadas no capítulo II, pp. 150-151.

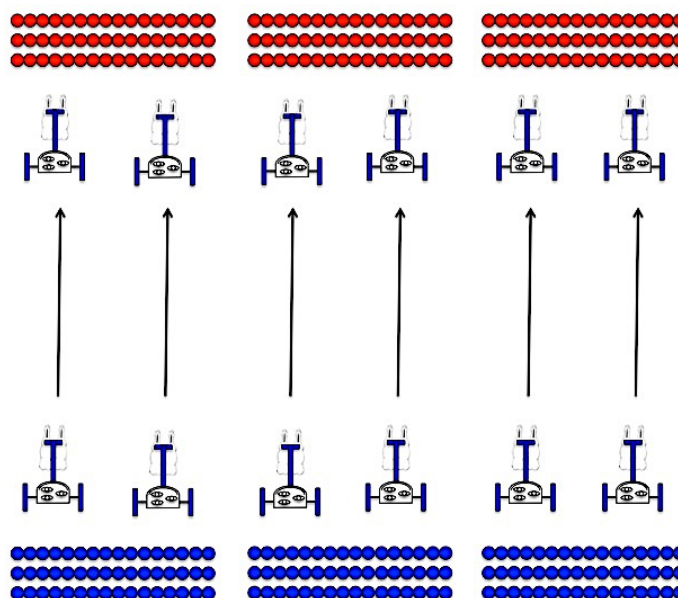
¹³⁴⁸ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 121. Observa-se a presença de arcos e de carros em rituais de purificação. Esta relação prova não só a importância que esta arma tinha no contexto militar, político e religioso, mas também é de relevar a afinidade entre os carros e esta arma; cf. LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 135-139.

¹³⁴⁹ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 114.

usado como uma arma de choque¹³⁵⁰, muito à imagem do que observamos na Idade Média europeia com as cargas de cavalaria.

Este método de utilização dos carros consistia na presença dos esquadrões de veículos tacticamente dispostos na vanguarda e que, a partir dessa posição, faziam uma carga frontal contra as primeiras linhas inimigas (Esquema 16), fossem de infantaria ou de carros de guerra¹³⁵¹. Num processo tático semelhante aquele já demonstrado para o caso dos veículos sumérios (Esquemas 7, 8 e 9), salvaguardando apenas as, profundamente diferentes, tipologias

de carros que, em determinadas dimensões, deveriam permitir aos exemplares hititas mais mobilidade e rapidez, desde logo na possibilidade de fazer curvas, factor essencial para o retorno e ataque à retaguarda inimiga. Seriam estas lanças utilizadas como dardos? Como já foi demonstrado anteriormente, a única lança que parece surgir



Esquema 16 - Posição tática dos esquadrões de carros hititas em batalha.

no mural egípcio relativo à batalha de Kadech (em Lucsor) está no lado egípcio e não nos contingentes hititas, pois nos carros hititas aparenta serem dardos ou alguma tipologia de bastão de comando¹³⁵². A comparação iconográfica entre ambos os elementos torna difícil de confirmar que as representações de armamento no lado hitita eram realmente lanças¹³⁵³.

¹³⁵⁰ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, p. 20.

¹³⁵¹ MACQUEEN, *The Hittites and Their Contemporaries in Asia Minor*, pp. 98-99; DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 114. Mary Littauer e Joost Crouwel refutam a teoria de Robert Drews sobre a presença de lanças como arma de eleição dos carros hititas. Estes dizem o seguinte: «[...] Drews' greatest weakness lies in his claim that chariotry became an army's primary force, and tactics then required a furious rush of massed chariots against the chariots of the enemy. Were such a manoeuvre to take place, one's own chariot would be destroyed as well as that of the enemy. [...]»; cf. LITTAUER e CROUWEL, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 68.

¹³⁵² Para Mary Littauer, o armamento mais utilizado pelos hititas e seus aliados nos esquadrões de carros são os dardos; LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 78.

¹³⁵³ BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 32.

Há que referir ainda que em mais nenhum outro contexto, seja cronológico ou geográfico, se conhece uma aplicação de carros nestes moldes¹³⁵⁴, quer na Babilónia, no Egipto, no Mitanni ou na Assíria, pois em todos estes casos o carro de guerra foi sempre utilizado como um objecto móvel de tiro à distância, fosse com dardo ou com arco e flecha¹³⁵⁵. Apesar de este método de combate apresentar alguns problemas de ordem prática, não deve ser posto imediatamente de parte; assim, é necessário pôr algumas questões que actualmente ainda não têm resposta. Como era feita a carga? Em linha? Haveria alguma condicionante de aplicação táctica dependendo do inimigo¹³⁵⁶?

Yigael Yadin defende que as cargas feitas por parte destes esquadrões seriam contra os flancos contrários, dando como exemplo o momento em que o exército adversário está em marcha devido à, muitas das vezes, maior fragilidade que os contingentes inimigos apresentam neste momento da campanha¹³⁵⁷. Embora sem o referir, parece evidente que o investigador deverá ter-se baseado na investida feita por parte dos carros hititas contra a divisão de Ré, que ainda estava em marcha em direcção ao acampamento de Ramsés II, onde já se encontrava a divisão de Amon¹³⁵⁸. Neste caso concreto, a movimentação táctica hitita e o choque contra a divisão de Ré terá sido o que espoletou o conflito, mas não foi a batalha em si, pois se tratou de um ataque de surpresa, onde a intenção terá sido causar muito rápido e eficazmente o maior número de baixas no exército egípcio, bem como provocar o caos e o medo para desencadear a debandada desta divisão. Tendo em conta as circunstâncias, este movimento táctico não poderá ser considerado como parte integrante de uma batalha «tradicional», em que estão dois beligerantes frente a frente. Seriam, nestes casos, os carros hititas utilizados da mesma forma? Os indícios que apontam para o uso de armas como o arco e flecha nestes veículos, e atendendo à maior eficácia desta arma sobre as restantes, parece que, pelo menos em situações em que o inimigo se apresentasse bem preparado, o uso do carro como plataforma de tiro seria o mais provável.

¹³⁵⁴ A única excepção poderá ser o «carro» sumério do terceiro milénio a. C., embora este seja de uma tipologia diferente daquele que surge durante o segundo milénio a. C., onde está incluído o carro hitita.

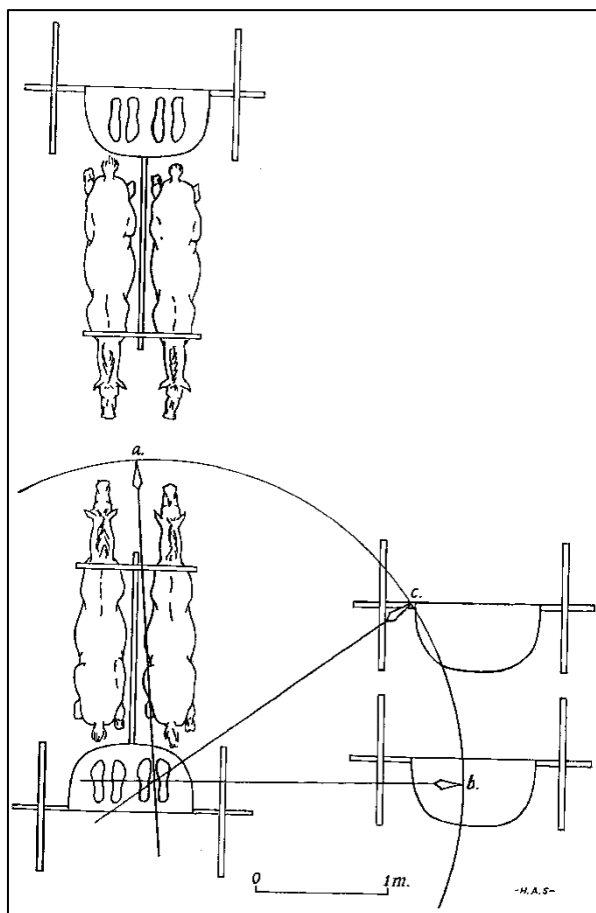
¹³⁵⁵ SALES, «Carro», *DAE*, pp. 180-182; DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 56. Duncan Noble defende que foi este método que sobrepôs militarmente o Egipto ao Hatti; cf. NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 95. É discutível que tal realidade tivesse acontecido, certamente que a batalha de Kadech não será o melhor exemplo para chegar a essa conclusão.

¹³⁵⁶ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 159.

¹³⁵⁷ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 109.

¹³⁵⁸ ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 69; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, pp. 84-85; VAN DIJK, «The Amarna Period and the Later New Kingdom», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 289.

Como Mary Littauer e Joost Crouwel bem demonstraram, é extremamente difícil de utilizar uma lança como arma de choque num veículo em movimento¹³⁵⁹. A aplicação de uma arma de ataque directo num carro contra outro carro não era exequível, pois das três direcções possíveis (frente, lados e retaguarda), nenhuma é plausível. Vejamos os cenários¹³⁶⁰: se a lança fosse utilizada de frente, tinha de ter grandes dimensões, o que daria problemas no manejo da arma em cima do carro; para lá desta questão, havia que ter em consideração os próprios cavalos. Pelas laterais, é igualmente impossível: devido às forças produzidas pela deslocação de ambos os carros, a própria lança acabaria por se quebrar. Por fim, no que diz respeito ao ataque pela parte de trás do carro, é igualmente pouco provável, devido à progressiva distanciação do inimigo. Além



Esquema 17 - Hipóteses de ângulos de aplicação da lança sobre um carro de guerra contra um inimigo [retirado de LITTAUER e CROUWEL, «Chariots in Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 55].

dos problemas relativos ao armamento, o choque que seria criado poderia causar danos graves nos carros, como por exemplo a quebra de jugos e de barras de ligação entre este elemento e a plataforma do carro. Há que considerar ainda os problemas que podiam recair sobre os equídeos e as dificuldades que isso acarretava, não só no momento da refrega, mas posteriormente, na recolocação da parilha de cavalos, bem como o custo da compra/produção e treino destes animais preparados para a guerra.

O esquema apresentado (Esquema 17) exemplifica as três possíveis posições em que os carros hititas podiam ter sido aplicados em combate directo, neste caso concreto, contra outros carros de guerra. Importa ainda esclarecer que os autores (Mary Littauer e Joost Crouwel)

¹³⁵⁹ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, pp. 20-21; ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 60; e NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 95; e DREWS, *The End of Bronze Age*, pp. 115-116.

¹³⁶⁰ *Ibidem*.

tiveram como base o carro egípcio devido ao melhor conhecimento no que diz respeito às dimensões.

O esquema foi elaborado com base nos seguintes factores: a lança é uma arma de perfuração e não de corte; o eixo do carro tinha um metro e setenta e cinco centímetros; a plataforma media quarenta centímetros; e os equídeos tinham cerca de um metro e trinta e dois centímetros de comprimento. Com estas medidas, os autores referem que deveria haver aproximadamente um metro e sessenta centímetros de distância entre as plataformas de ambos os carros que estavam lado a lado em confronto. A primeira hipótese («a») apresenta-se impossível devido ao evidente choque frontal entre os carros, enquanto nos casos «b» e «c», quando o ângulo se exhibe mais reduzido e, conseqüentemente, o inimigo está mais ao alcance do militar, seria então nesta altura que se faria o ataque directo contra o carro inimigo¹³⁶¹.

Apesar da aparente dificuldade na utilização de lanças sobre carros, em casos onde era enfrentado um inimigo fragilizado e mal preparado (ofensiva e defensivamente) e quando o inimigo não tivesse capacidade para neutralizar, tanto os militares como os equídeos, uma aplicação do carro como arma de choque com lança pode ser equacionada, mas, por outro lado, quando o exército oposto se apresenta forte e bem preparado, seria mais ponderado aplicar o carro como plataforma de tiro.

Se observarmos o contexto em que a batalha de Kadech foi travada, em especial o momento do ataque dos esquadrões hititas ao acampamento de Ramsés II, percebemos que, devido à presença de cursos de água nas proximidades do local onde o faraó montou o seu acampamento, seria de extrema dificuldade movimentar os carros de guerra¹³⁶². Logo, utilizar estes veículos como plataforma de tiro, numa manobra de envolvimento dos contingentes egípcios que estavam no local, seria impossível. Assim, estando os militares egípcios, ao que tudo indica, apeados, até inclusive mal equipados (devido à situação), e acima de tudo apanhados de surpresa, será possível ter havido realmente uma carga dos carros hititas contra estas forças? Atendendo às circunstâncias do momento, bem como à importância de tornar o espaço de passagem de uma margem para a outra menor, parece plausível admitir neste caso a utilização do carro hitita nestes moldes, apesar dos problemas de ordem técnica já apresentados.

O ataque de surpresa feito ao acampamento implicaria que os carros hititas entrassem no complexo, e esta realidade terá impossibilitado o uso do arco por causa da proximidade que

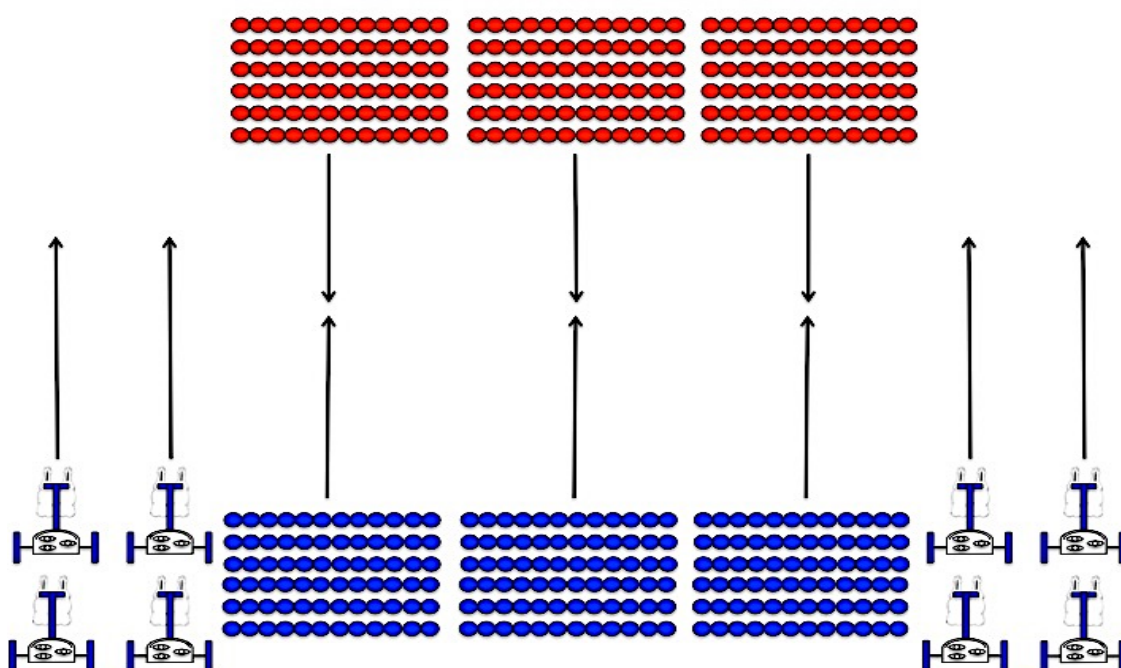
¹³⁶¹ LITTAUER e CROUWEL, «Chariots in Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 53-55.

¹³⁶² SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 215; DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 85. A própria iconografia egípcia relativa a Kadech prova isto.

existiria entre as forças. Em Kadech, observa-se também a importância que as características do terreno têm sobre a forma como uma unidade militar é aplicada numa batalha. Veja-se o seguinte excerto, onde o monarca hitita verifica que a geografia, neste caso o monte Arinnanda, era, devido aos seus atributos, pouco propício à utilização de carros de guerra¹³⁶³:

«[...] Este monte Arinnanda é muito inacessível. Ele prolonga-se até ao rio e depois é muito alto e com muita vegetação. Finalmente, é rochoso e pouco indicado para a subida dos carros de guerra. [...]»

Como já aqui foi referido, antes das representações relativas a Kadech, conhece-se apenas um exemplo iconográfico de um carro hitita com origem nesta mesma sociedade: este mostrava dois militares, estando um deles com um arco e flecha¹³⁶⁴.



Esquema 18 - Primeira fase da aplicação dos carros hititas nas alas. Avanço em direcção aos flancos inimigos.

Trevor Bryce afirma que esta seria a arma de eleição dos soldados combatentes dos carros hititas, tendo como base alguns fragmentos textuais que relatam o treino com arco e flecha dos militares presentes nos veículos¹³⁶⁵. Então, estariam os carros na vanguarda ou nas alas? Importa, mais uma vez, realçar a hipótese da existência de uma panóplia de armamento

¹³⁶³ BECKMAN e BRYCE e CLINE, *The Ahhiyawa Texts*, p. 35 [trad. nossa].

¹³⁶⁴ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 170-171; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 95.

¹³⁶⁵ BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 27.

variado dentro destes veículos, desde os dardos ao arco e flecha, até inclusive algum tipo de armamento de combate corpo-a-corpo, como lanças, machados ou espadas curtas¹³⁶⁶.

Como reforço à ideia do uso de arcos e flechas nos carros dos exércitos dos monarcas hititas, deve-se referir a presença de aljavas nos veículos em murais de Seti I¹³⁶⁷, ou na iconografia egípcia relativa à batalha de Kadech em Lucsor. Aqui são reproduzidas aljavas em cruz no carro do rei hitita¹³⁶⁸, que de resto eram iconograficamente muito idênticas ao anteriormente referido carro representado numa iconografia do reinado de Hattusili I, ou até mesmo já do século IX a. C. do reinado de Assurnasirpal II, que também atesta este tipo de aljavas. Inclusive, se compararmos os elementos iconográficos de ambos os carros, que estão separados por aproximadamente oito séculos, as semelhanças são evidentes: desde o indício da lança na retaguarda, ao arco na posse do combatente ou às rodas com seis raios. Estas conformidades ajudam a acentuar os problemas relativos ao «isolacionismo» que o carro hitita do período imperial apresenta, se admitirmos exclusivamente uma aplicação táctica como arma de choque. Num espectro geral e num conflito onde o terreno e o inimigo o propiciavam, o arco e flecha seria o armamento mais utilizado pelos militares hititas nos esquadrões de carros de guerra¹³⁶⁹.

A aplicação do carro como plataforma de tiro à distância é possível estando os esquadrões de carros na vanguarda ou nas alas, sendo depois diferentes, tanto o modelo como o sistema táctico. Caso os carros hititas fossem aplicados na vanguarda, então o método de combate seria aproximado do egípcio, onde os veículos faziam movimentos rectilíneos até uma

¹³⁶⁶ LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 82. Trevor Bryce sugere um modelo híbrido entre as duas formas de utilização possíveis (como arma de choque e como plataforma de tiro) de aplicação do carro hitita. Este autor defende que os soldados combatentes dos carros de guerra tinham na sua posse uma lança e um arco, e que as aljavas com as flechas estavam no veículo e às suas costas. Bryce diz-nos que, inicialmente o militar utilizaria a lança para a arremessar ao inimigo, transformando-a, de certa forma, num dardo, e depois utilizaria o arco; cf. BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 32. Esta conjectura, apesar de plausível, parece padecer de alguns problemas de ordem estratégica, pois se a lança ou o dardo eram para ser utilizados numa primeira fase onde há o primeiro avanço das forças de ambos os lados, isto implica que os carros hititas fossem obrigados a aproximar-se perigosamente das linhas inimigas, que já estariam em movimento ofensivo. Esta realidade, associada à menor manobrabilidade que este veículo teria, podia implicar que estes carros fossem apanhados na refrega: algo que, em primeiro lugar, deveria ser extremamente perigoso para os militares, do mesmo modo que os danos no veículo seriam imensos. Estando o carro na refrega, qual era vantagem de agora utilizar o arco e flecha?

¹³⁶⁷ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 122.

¹³⁶⁸ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 139.

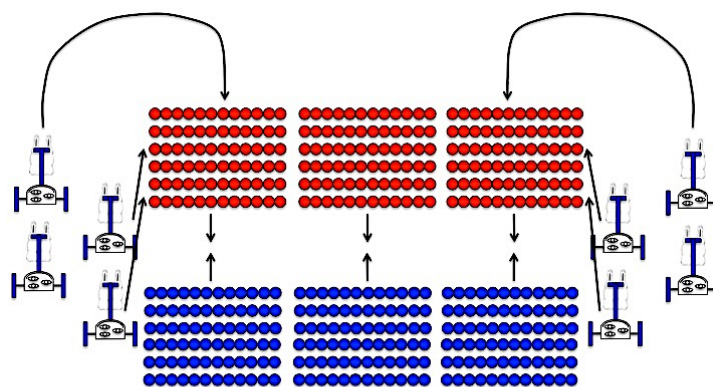
¹³⁶⁹ DOUGHERTY, *The Ancient Warrior 3000 BC-AD 500*, p. 28.

posição onde pudessem fazer uso do arco com eficácia, sendo o constante movimento essencial para a segurança dos efectivos, para depois voltar para trás para reabastecer¹³⁷⁰.

Apesar de plausível uma utilização na vanguarda como plataforma de tiro num modelo

aproximado do método egípcio¹³⁷¹, o carro hitita, devido à sua robustez

e existência do eixo no centro do veículo, não teria a manobrabilidade suficiente para conseguir fazer as curvas apertadas no momento de retorno até junto das suas linhas. Logo, admitindo a utilização do arco e flecha ou até mesmo do dardo, tudo indica que estes pudessem ser aplicados nas alas¹³⁷² (Esquema 18), numa tipologia idêntica ao, posterior, carro neo-assírio¹³⁷³. Caso os carros fossem colocados nas alas, então seriam usados como uma arma de envolvimento do exército inimigo, já depois de o embate se ter iniciado, após o choque entre as primeiras linhas de infantaria; seria nessa altura que o carro de guerra entraria em combate, com uma contínua fase de tiro sobre o inimigo. Veja-se a título de exemplo este excerto do reinado de Tiglatpileser I, onde se verifica a utilização do carro pelas alas¹³⁷⁴:



Esquema 19 - Segunda fase da utilização dos carros hititas pelas alas. Processo de ataque à distância e envolvimento do inimigo.

«[...] com trinta carros de guerra que avançaram pela ala das, minhas experimentadas tropas, meus valentes guerreiros, que se mantêm firmes (?) na destrutiva batalha, Eu tomei, e contra a terra de Mildish, (contra os) chefes, Que estavam em revolta, eu marchei. Montanhas possantes e terrenos difíceis, No meu carro de guerra onde (a estrada) era boa, e onde era má para estar a pé, Eu atravessei. Na montanha de Aruma, Uma região difícil, onde os meus carros de guerra, Não podiam passar. Eu deixei-os para trás, E tomei o meu lugar na vanguarda com os meus guerreiros.[...]»

O esquema apresentado (Esquema 19) mostra a segunda fase da investida dos esquadrões hititas pelas alas. A movimentação sugerida é, na sua base teórica, pois não possuímos dados relativos a estas problemáticas, mas admitindo o uso destes veículos pelos

¹³⁷⁰ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra da Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 170-171.

¹³⁷¹ SCHULMAN, «The Egyptian Chariotry: a Reexamination», *JARCE*, 2, p. 86.

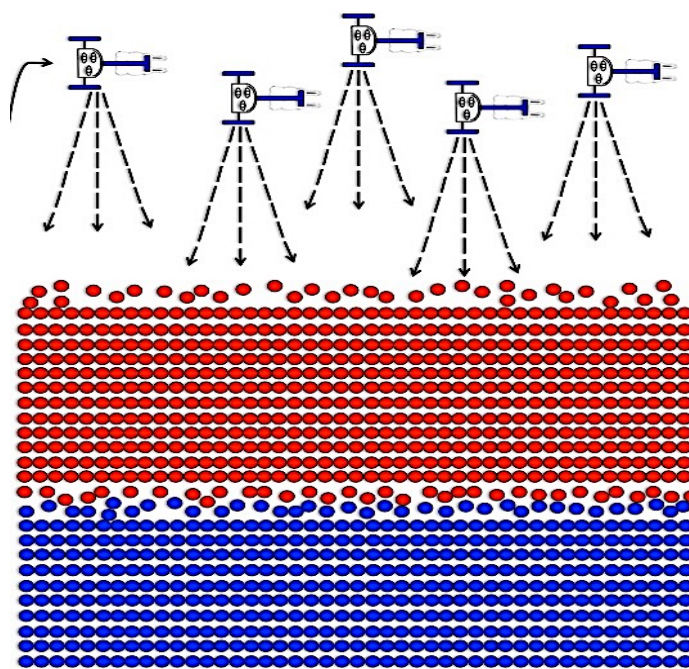
¹³⁷² Observa-se na hierarquia de comando indícios de tal tipologia de aplicação táctica, como é o caso do «superintendente dos mil combatentes dos carros da esquerda»; cf. LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 144.

¹³⁷³ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 57.

¹³⁷⁴ BUDGE, *AKA*, pp. 44-45 [trad. nossa].

flancos tudo indica que seria este o método mais utilizado. Depois do choque entre as forças de infantaria, ou nos momentos anteriores a esta acção, os esquadrões deveriam dividir-se em dois grupos que iriam atacar em locais diferentes o exército inimigo. Um deveria aplicar os seus projectéis nos flancos (provavelmente mais frágeis) tentando, em movimentos contínuos criar o máximo de baixas nesse sector. O segundo grupo teria a missão de envolver pela retaguarda os corpos de infantaria inimiga que, utilizando o arco e flecha, iriam criar bastantes estragos nas unidades apeadas, mais focadas no combate que estava a acontecer na vanguarda (Esquema 20).

Quantas flechas e qual seria a sua cadência de tiro? Segundo Jürgen Lorenz e Ingo Schrakamp, cada carro de guerra do mundo pré-clássico deveria transportar cerca de cento e vinte a cento e cinquenta flechas, o que num esquadrão de cem veículos resulta, tendo em conta a utilização total – algo que pode não acontecer –, que esta unidade tinha capacidade de enviar cerca de doze mil a quinze mil flechas contra o inimigo¹³⁷⁵. Este número aumentará exponencialmente se tivermos em conta que um contingente de carros hititas durante o período imperial atingiria, pelo menos, dois mil veículos, presumivelmente divididos nas duas alas do exército¹³⁷⁶. Importa ainda saber quantas flechas conseguiria uma aljava albergar? Para responder a esta questão de uma forma mais concreta, ficam em falta alguns dados que eventualmente serão fornecidos pela arqueologia experimental. É admissível que cada uma levasse aproximadamente vinte e cinco a trinta e cinco flechas, algo que



Esquema 20 - Pormenor do arremesso de flechas sobre a retaguarda do inimigo (terceira fase).

parece estar em concordância com os números acima apresentados, pois é provável que cada carro tivesse quatro aljavas nele fixadas, sendo também provável o transporte de aljavas às costas dos militares. Com estes dados, é possível notar a considerável capacidade de tiro que

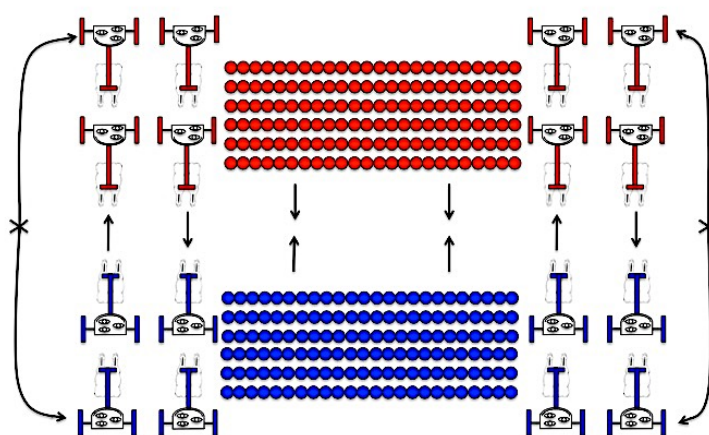
¹³⁷⁵ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 144.

¹³⁷⁶ Idem, pp. 143-144.

apenas um carro de guerra possuía, ainda com a adição da probabilidade de cada combatente no carro projectar cerca de seis a dez flechas por minuto¹³⁷⁷. O autor não refere, mas certamente que este panorama de capacidade de tiro é numa situação ideal, em que factores externos não foram tidos em conta, como é o caso do pó, que seria levantado e que podia bloquear a visão destes militares, a presença de zonas onde o tiro era impossível ou até mesmo irregularidades no terreno que tornassem o carro demasiado instável para o uso do arco.

Por fim, importa demonstrar os processos tácticos caso um exército hitita com esquadrões de carros encontrasse em batalha campal uma outra força também com unidades de veículos (Esquema 21). Se para o caso egípcio optamos por colocar frente a frente duas tipologias diferentes, agora aplicou-se como exemplos dois modelos de carros semelhantes, de modo a que seja possível demonstrar o que aconteceria caso esquadrões de carros aproximados morfologicamente combatessem. Tal como para o exemplo egípcio a intensão principal de ambas as unidades seria a de proteger os flancos aliados, pois era exactamente sobre esta parte do exército que os respectivos veículos iriam incidir.

Como vimos, carros ligeiros contra veículos mais pesados, teriam, teoricamente, uma maior vantagem devido a sua mobilidade. Qual seria o desfecho de um combate entre



Esquema 21 - Combate entre dois exércitos com esquadrões de carros tipologicamente semelhantes.

carros semelhantes? A maior probabilidade seria que estes anular-se-iam mutuamente, pois as valências e fragilidades eram idênticas, logo a batalha pelos flancos seria altamente táctica com constantes tentativas de ataque e defesa, onde o papel do comandante que estava a liderar ambas as alas poderia ditar o resultado final do conflito. Apesar de ser plausível admitir que um contingente poderia sobrepor-se ao outro, era no centro do exército que o desfecho final seria decidido.

¹³⁷⁷ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 139-144.

4. A UTILIZAÇÃO DO CARRO NA GUERRA DE TRÓIA

No seguimento do contexto hitita, anteriormente analisado, importa agora abordar as unidades de carros de guerra utilizadas pelos beligerantes da Guerra de Tróia (Anatólia Ocidental). A análise principiará com uma observação do uso do carro de guerra troiano no campo de batalha. Veja-se para já o seguinte excerto¹³⁷⁸:

«[...]
Havia entre os Troianos um certo Dares, homem rico
e irrepreensível, sacerdote de Hefesto. Tinha dois filhos:
Fegeu e Ideu, conhecedores de toda a espécie de combate.
Estes, separando-se de outros, investiram contra Diomedes.
Eles seguiram montados no carro, mas ele avançava a pé.
E quando já estavam perto, aproximando-se uns dos outros,
foi Fegeu o primeiro a arremessar a lança de longa sombra.
Por cima do ombro esquerdo do Tideu voou a ponta da lança,
sem o atingir.»
[...]

Neste trecho retirado do canto V, que narra o combate entre Fegeu e Ideu contra o aqueu Diomedes, é possível verificar com clareza que os dois troianos estão a combater em cima de um carro de guerra, ao contrário do que acontece para o lado aqueu, onde as descrições são, por vezes, ambíguas. No que se refere aos Troianos, as dúvidas quanto à utilização do carro de guerra são menores, como os próximos excertos o provam¹³⁷⁹:

«[...]
A ele deu resposta o glorioso filho de Licáon:
«Eneias, segura tu as rédeas e conduz os teus cavalos.
Puxarão melhor o carro recurvo com o condutor habitual,
se se der o caso de termos de fugir do filho de Tideu.
Que eles se descontrolem, espantados, recusando-se
a levar-nos para longe da guerra, por sentirem falta da tua voz,
pelo que contra nós se lançaria o magnânimo filho de Tideu
e nos mataria, levando depois os cavalos de casco não fendido.
Sê tu próprio a conduzir o teu carro e os teus cavalos,
e eu responderei à investida dele com a lança pontiaguda.»
[...]
Depois avançou para matar Iso e Ântifo,
ambos filhos de Príamo, um bastardo e outro legítimo, ambos
no mesmo carro. Era o bastardo que segurava as rédeas,
mas o famoso Ântifo estava a seu lado para combater.
[...]
assim os Troianos com clamor ingente desceram a muralha
e, conduzindo para dentro os carros, pelejaram junto das popas
com as lanças de dois gumes em renhido combate: eles dos carros,
[...]

O primeiro texto enquadra-se na luta entre Diomedes e Eneias, que é narrada no canto V: começa com Pândaro (filho de Licáon) a dizer a Eneias que era preferível ser este a pegar

¹³⁷⁸ *Il.* 5.9-17 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 105.

¹³⁷⁹ *Il.* 5.229-238 *apud* Idem, pp. 111-112; *Il.* 11.101-104 *apud* Idem, p. 221; *Il.* 15.384-386 *apud* Idem, p. 309.

nas rédeas porque os cavalos o conheciam melhor. Tal leva a crer que o herói troiano conduzia frequentemente o seu carro de guerra, o que retira desde já a possibilidade de os carros troianos serem, tal como se atribui por vezes aos aqueus, um simples veículo de transporte. Durante o combate de Pândaro contra Diomedes, a lança mencionada deve ter sido utilizada como arma de arremesso e não de corpo-a-corpo, pois, como já foi referido, havia bastantes problemas relacionados com a utilização de armamento desta tipologia num carro de guerra. Nos restantes excertos, o cenário é bastante idêntico: um dos soldados é o auriga e, neste caso, Ântifo está a combater em cima do carro; no último texto, é descrita uma carga de carros de guerra, muito à maneira hitita. No canto V da *Iliada*, existe uma passagem curiosa¹³⁸⁰:

«[...]
Além de que não tenho cavalos nem carro em que pudesse montar,
embora no palácio de Licáon estejam onze belos carros,
novos em folha, recém-construídos, cobertos de pano.
E junto de cada um está a respectiva parelha de cavalos
mastigando a branca cevada e a espelta.
[...]»

Aqui Pândaro está a falar com Eneias e diz-lhe que, embora existam onze carros novos com cavalos no palácio de Licáon, de seu pai, ele naquela situação não possuía nenhum¹³⁸¹. A importância desde excerto provém da associação que Pândaro tem à cidade de Zeléia, onde ele seria príncipe, e que fica a cerca de cento e doze quilómetros de Tróia¹³⁸², em direcção ao interior, aproximando-se assim da zona de maior influência do Hatti. Qual era a tipologia destes carros? Qual o nível de paralelismo entre os carros de Licáon e os veículos utilizados pelos Hititas?

Embora pareça que em Tróia existiam realmente esquadrões de carros de guerra que lutavam efectivamente no campo de batalha de maneira organizada e muito ao modo hitita¹³⁸³, a *Iliada* não está desprovida de relatos sobre troianos a descerem de carros, apesar de poucos – cerca de sete referências em toda a obra e todas estas têm em comum que o soldado que desce do carro é sempre Heitor. Isto leva-nos à ideia da «luta de heróis» e à percepção da luta honrada do mundo em que Homero viveu¹³⁸⁴. Vejam-se os seguintes exemplos¹³⁸⁵:

¹³⁸⁰ Il. 5.192-196 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 110

¹³⁸¹ A opção de Pândaro de não trazer nenhum carro de guerra para Tróia, apesar de ter pelo menos onze no palácio de seu pai, deve-se à própria caracterização da sua personalidade e citando o autor: «self-pitying» e «shallow-minded»; cf. KIRK, *The Iliad: A Commentary. Vol. II: books 5-8*, p. 79.

¹³⁸² Idem, *The Iliad: A Commentary. Vol. I: books 1-4*, p. 254.

¹³⁸³ Fosse com a aplicação dos esquadrões de carros na vanguarda como armas de choque ou nas alas como plataformas de tiro.

¹³⁸⁴ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 117-118.

¹³⁸⁵ Il. 5.493-494 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 119; Il. 6.102-105 *apud* Idem, p. 135.

«[...]»
«Assim falou Sarpédon; e as palavras morderam o espírito de Heitor.
E logo do seu carro saltou armado para o chão.
[...]»
«Assim falou; e Heitor não desobedeceu ao irmão.
E logo do seu carro saltou armado para o chão.
Brandindo duas lanças afiadas, percorreu todo o exército,
incitando ao combate; e levantou o fragor tremendo da refrega.
[...]»

A possível presença de esquadrões de características hititas em Tróia não surpreende, pois sabemos que Uilusa (Tróia), durante o século XIII a. C., terá estado sob o «jugo» do Hatti¹³⁸⁶; sabemos também que os Hititas eram tradicionalmente um inimigo dos Micénios, pois conhecemos várias intervenções militares feitas sobre a orla costeira da Anatólia sob o controlo do Hatti¹³⁸⁷, pelo menos desde o reinado de Arnuwanda I (c. 1400-1350 a. C.)¹³⁸⁸. Será que o relato da Guerra de Tróia tem na sua base uma série de conflitos entre os Aqueus e os Hititas? E que no caso concreto da *Iliada* são personificados na imagem dos Troianos? Em guerras entre várias *poleis* pela supremacia de uma sobre a outra, neste caso seria entre Tróia (uma cidade geograficamente hitita e com o apoio de cidades da região) e Micenas (tendo depois o apoio das restantes cidades-estados da Grécia, pois estas estavam subjugadas ao poder de Agamémnon). Assim, será a cena lendária de Helena e o seu «rapto» um movimento literário que teve intenção de fornecer aos Gregos do século VIII a. C. uma explicação mais contemporânea da razão de fazer a guerra contra Tróia? Logo, trata-se de realidades que terão acontecido séculos antes e já tinham sido apagadas da memória destas populações.

No que diz respeito à presença e utilização do carro de guerra no mundo micénico, existem duas visões diferentes sobre o seu uso e a sua importância. Enquanto os arqueólogos aparentam ter uma tendência para interpretar o carro de guerra como uma arma sem grande relevância no contexto militar aqueu, dizendo que estes guerreiros combatiam essencialmente apeados¹³⁸⁹, outros investigadores, ao estudarem a escrita desta civilização (linear B)¹³⁹⁰, defendem que o carro era, pelo contrário, uma arma bastante utilizada na guerra¹³⁹¹. Em

¹³⁸⁶ BECKMAN, *HDT*, p. 89.

¹³⁸⁷ FIELDS, *Troy c. 1700-1250 BC*, p. 5.

¹³⁸⁸ Para uma informação mais pormenorizada das campanhas militares micénicas contra os Hititas, veja-se D'AMATO e SALIMBETI, *Bronze Age Greek Warrior 1600-1100 BC*, pp. 57-58; BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. XV.

¹³⁸⁹ Esta interpretação surge pela ausência de carros de guerra em contexto arqueológico, ao passo que a presença de espadas e lanças está relativamente bem atestada; cf. DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 113.

¹³⁹⁰ Segundo tabuinhas escritas em linear B, sabe-se que os carros de guerra estavam sob a supervisão das autoridades palacianas; cf. LITTAUER e CROUWEL, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 70.

¹³⁹¹ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 113-114.

primeiro lugar, há que referir que o terreno «grego», de uma forma geral, era pouco apropriado para o uso de táticas com carros de guerra, sendo a única excepção o Peloponeso¹³⁹².

E como era usado o carro de guerra micénico? Este é um tema ainda em aberto e que é muito discutido no meio científico¹³⁹³. Para P. A. L. Greenhalgh, o carro de guerra aqueu seria usado como arma de choque directamente contra os inimigos, fossem apeados ou em veículos¹³⁹⁴, sendo a lança utilizada como arma principal pelo soldado combatente; como suporte à sua teoria, este investigador apresenta dois exemplos iconográficos de tal utilização em combate: o primeiro, datável do século XV a. C., um selo oriundo de um *thólos* em Váfio, e o segundo um fragmento cerâmico descoberto em Tirinto. Ambos são postos em causa por Mary Littauer e Joost Crouwel, pois, segundo eles, são interpretações forçadas da forma como estes carros eram utilizados na guerra; estes autores referem que, para o selo, a falta de indicadores que seriam necessários para o combate no carro implica que a representação apenas indicaria um momento futuro de luta apeada. Para o fragmento cerâmico, estes alegam que a ausência de armamento sugere mais um contexto de competição, ou seja, de corridas de carros. Na sequência cronológica dos dois exemplos iconográficos acima mencionados, Littauer e Crouwel afirmam que para os carros da fase final do século XIII a. C. e do séc. XII a. C., a ausência de lanças, bem como de arcos acompanhados de flechas¹³⁹⁵ e aljavas nos carros aqueus revela que estes, numa narrativa muito presente na *Iliada*, serviam apenas como meios de transporte de militares abastados para a batalha¹³⁹⁶. Em dois fragmentos cerâmicos oriundos de Micenas e datáveis do Heládico Tardio III, estão representados militares sobre carros de guerra em que, segundo Lorimer, a posição das pernas e, mais concretamente, dos joelhos flectidos, sugerem que o carro estava em movimento. Logo, possivelmente, em combate e armados com o que aparenta ser uma lança ou um dardo¹³⁹⁷.

¹³⁹² LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 90.

¹³⁹³ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 114.

¹³⁹⁴ LITTAUER e CROUWEL, «Chariots on the Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 53.

¹³⁹⁵ Idem, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 71.

¹³⁹⁶ Idem, «Chariots on the Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 57-60. Mary Littauer e Joost Crouwel, no seu artigo aqui utilizado como referência, concluem que não existem provas concretas da utilização do carro aqueu em combate; cf. Idem, p. 61; Idem, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 70-71.

¹³⁹⁷ Ao contrário do que se verifica para outros contextos onde os carros de guerra são utilizados em combate (Médio Oriente e Egipto), nestes fragmentos aqueus os dois efectivos possuem ambos dois escudos. Uma das razões prender-se-á com menor protecção corporal que estes militares teriam e também com a reduzida dimensão do escudo, que deixaria exposto o rosto (que estava revestido por um elmo aberto), bem como as pernas; cf. LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other*

A partir tanto da iconografia como da narrativa homérica da *Iliada*, tentar-se-á chegar a algumas respostas, no que concerne às seguintes problemáticas: seriam estes veículos realmente aplicados em combate? Como seria esta arma utilizada em batalha? Observemos para já os seguintes excertos¹³⁹⁸:

«[...]
destes era comandante Menesteu, filho de Peteu.
Semelhante a ele não havia outro homem na terra,
capaz de alinhar carros de guerra e homens portadores de estudos.
[...]
Aqueus de belas cnémides. Peões matavam outros peões,
que fugiam à força; cavaleiros, outros cavaleiros – e por baixo
subia da planície a poeira levantada pelas patas retumbantes
dos cavalos. Com o bronze chacinavam. E o poderoso Agamémnon,
[...]
Dispôs primeiro os cavaleiros com os seus cavalos e carros;
por trás colocou muita e valente infantaria, que seria
o baluarte da guerra; no meio colocou os cobardes,
para que tivessem de combater à força, à sua revelia.
Estava a dar as ordens aos cavaleiros, para controlarem
os cavalos em vez de os atirarem para o meio do tumulto:
«Que confiante na destreza de cavaleiros e na coragem
nenhum de vós pretenda combater os Troianos isolado
à frente dos outros; e que também não arrepie caminho,
pois sereis deste modo mais vulneráveis. Mas aquele que
consiga com o seu carro aproximar-se do carro inimigo,
que esse atire a lança, pois assim será muito melhor.
Foi desta maneira que os antigos destruíam cidades
e muralhas, tendo no peito este espírito, este coração.»
[...]»

Em ambos os excertos, é possível verificar que os carros estão a ser utilizados em batalha, pois o primeiro refere que os carros de guerra eram dispostos numa linha de batalha, tal como a arma de infantaria o era, algo que atribui importância ao carro de guerra como arma de combate, restando apenas saber de que forma estes carros eram alinhados. Na vanguarda ou nas alas? Embora o primeiro excerto não aborde directamente o momento da batalha, o segundo e o terceiro referem-no, desde a clara menção ao combate entre carros de guerra até ao último texto, que fornece pistas sobre a questão anteriormente posta, pois o poeta diz que «por trás colocou muita e valente infantaria», colocando assim as divisões de carros de guerra na vanguarda.

Early Vehicles, Riding and Harness, pp. 75-81. Mary Littauer problematiza sobre as reais características destas lanças, sugerindo que elas podiam ser na realidade *kentron*, uma «lança» de menores dimensões; cf. Idem, p. 82.

¹³⁹⁸ *Il.* 2.552-554 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, pp. 63-64; *Il.* 11.150-153 *apud* Idem, p. 222; *Il.* 4.297-309 *apud* Idem, pp. 96-97.

O terceiro excerto¹³⁹⁹ descreve o momento em que Nestor está a dispor as tropas no campo de batalha, ao mesmo tempo que lhes dá alguns conselhos, e é nesse momento que surgem os indícios sobre a utilização do carro na guerra¹⁴⁰⁰. No final do trecho, Nestor dá dois conselhos aos seus pares: o primeiro é que estes não se desagreguem como esquadrão e que permaneçam juntos para não se tornarem vulneráveis aos Troianos; a segunda sugestão consistia em atirarem uma lança, que seria, naturalmente, um dardo, caso conseguissem aproximar-se do carro inimigo. O uso da expressão «pois assim será muito melhor» parece sugerir que Nestor está a fazer uma crítica aos soldados, dando a entender que a maneira usada não era a melhor. Estas descrições mostram, claramente, que os Micénios utilizavam os carros de guerra como plataforma para atingir os inimigos, lutando de forma compacta e bastante organizada. A aplicação dos carros aqueus na vanguarda com armas de arremesso remete-nos imediatamente para o *modus operandi* dos esquadrões egípcios do Império Novo com os movimentos rotativos constantes de avanço sobre o inimigo, arremesso de flechas (que no caso aqueu poderiam ser dardos) e consequente retorno para o ponto de partida (Esquemas 10, 11 e 12).

Sobre a última fase deste movimento táctico, importa salvaguardar as dúvidas sobre a capacidade efectiva que estes modelos micénicos poderiam ou não ter, aquando das curvas apertadas que tinham de ser feitas, seja na flexão para um dos lados, ou depois, na nova curva para ficarem na rota do retorno para as linhas aliadas. Embora, os veículos aqueus possam, na sua generalidade, ser catalogados como armas pesadas, sabemos por outro lado, que existiam modelos bastante ligeiros, como é o caso dos carros feitos em cana, ou a transversalidade da presença de rodas com quatro raios¹⁴⁰¹. Factor que pode indiciar uma tipologia mais leve, pelo menos quando comparada com a presente no Hatti ou na Assíria, e assim, com uma maior mobilidade.

Resta saber agora o que aconteceria depois de gastarem os projecteis disponíveis nos carros. Haveria alguma organização junto ao exército aqueu que permitisse o reabastecimento dos carros? Para uma melhor utilização e manutenção da cadência de tiro, é plausível admitir que sim, provavelmente à imagem do bem conhecido modelo egípcio, embora esta seja apenas

¹³⁹⁹ A utilização do termo «cavaleiro» e derivados foi uma opção do tradutor Frederico Lourenço e, segundo a coerência da tradução, cada vez que este refere o termo está a falar de carros de guerra ou algo que lhes está associado.

¹⁴⁰⁰ LITTAUER e CROUWEL, «Chariots on the Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 60.

¹⁴⁰¹ Veja-se subcapítulo 2.2, pp. 157-168.

uma possibilidade e se deva analisar as narrativas das descidas dos militares aqueus dos seus veículos.

Numa possível falta de modelo organizativo que permitisse o reabastecimento dos carros poderá estar a explicação para a visão onde o carro micénico era, citando Robert Fowler, «Chariots are war-taxis more than battle-platforms or moving weapons»¹⁴⁰², pois não haveria possibilidade de manter o carro em uso. É inegável que existem descrições onde soldados aqueus, explicitamente, descem dos carros para lutar contra os troianos: mas não será esse um processo levado a cabo depois de a fase da luta nos carros estar terminada? Um carro de guerra é pouco eficaz quando possui um curto espaço de manobra, e os soldados que nele estão tornam-se bastante vulneráveis naquela situação.

Não serão as descrições de saída do carro e posterior luta apeada um reflexo do momento da batalha? Onde o carro já não pode ser utilizado e assim os militares se vêem obrigados a descer do veículo? Actualmente, ainda existem bastantes lacunas na abordagem científica ao *modus operandi* do carro de guerra micénico.

Importa agora apresentar também dois exemplos que mostram claramente o momento em que um soldado aqueu desceu do seu carro para combater¹⁴⁰³:

«[...]
Então não terias visto a descansar o divino Agamémnon!
Nem a esquivar-se, nem privado da vontade de combater –
mas apressando-se para a luta glorificadora de homens!
Deixou os cavalos e o carro com variegados adornos de bronze;
e à distância os cavalos arfantes retinha seu escudeiro,
Eurimedonte, filho de Pireu, filho de Ptolomeu,
[...]
Assim falando, saltou armado do carro para o chão;
e terrivelmente ressoou o bronze sobre o peito do soberano
que avançava: o medo até teria dominado quem era corajoso.
[...]»

Em ambos os excertos, é evidente que tanto Agamémnon como Diomedes desceram do seu veículo para lutar apeados. No primeiro texto, é narrado que o soberano deixou os seus cavalos e carro à distância ao cuidado do seu escudeiro. Qual o papel do escudeiro neste contexto? Será ele, também, o auriga do carro de guerra? Segundo Robert Drews, uma possível explicação para as numerosas narrativas de soldados a descerem dos carros estão ligados a um tipo de militar presente na tripulação, junto do auriga e do soldado que combate.

¹⁴⁰² FOWLER, «The Homeric question», *The Cambridge Companion to Homer*, p. 13; LITTAUER e CROUWEL, «Chariots on the Late Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 60.

¹⁴⁰³ Il. 4.223-228 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 94; Il. 4.419-421 *apud* Idem, p. 100.

Quando o carro ficava dentro do raio de tiro dos arqueiros, este sairia então do veículo e lutaria a pé; o autor afirma ainda que este modelo terá sido característico dos carros de guerra aqueus¹⁴⁰⁴. O aparecimento deste terceiro militar no carro pode ser contestado pela falta de relatos e de iconografia que mostrem um carro de guerra aqueu com mais que dois militares. É curioso verificar que quando Nestor se dirige aos seus pares e preconiza que a melhor forma de combater é arremessando a lança (dardo), diz também que era assim que no passado era feito, o que parece sugerir que Homero conhecia os carros deste período, particularmente os micénicos¹⁴⁰⁵.

Outro aspecto a ter em atenção é o próprio terreno em que o carro era utilizado: este devia ser relativamente plano¹⁴⁰⁶, com poucos acidentes geográficos e também bastante amplo, para permitir a movimentação das unidades¹⁴⁰⁷. A inexistência destas condições não implica que o carro não fosse utilizado, pois o desenvolvimento tecnológico local permitia, na medida do possível, contornar algumas destas dificuldades. Uma das soluções encontradas pelos Micénios e que, de certa forma, já tinha acontecido na Anatólia (um região bastante acidentada), foi o desenvolvimento de carros mais robustos que possibilitavam aos militares usá-los em condições onde, por exemplo, os carros egípcios ou sírios não podiam¹⁴⁰⁸. No excerto seguinte, Homero narra o momento em que os troianos estão perante a vala escavada pelos aqueus, acidente este que os impede de avançar com os carros de guerra¹⁴⁰⁹:

«[...]
Então nenhum dos dianteiros dos Dânaos, por muitos que fossem,
se ufanou de conduzir os velozes cavalos à frente do Tidida,
com tenção de os levar por cima da vala para lutar frente a frente.
E Diomedes foi o primeiro a matar um homem armado dos Troianos,
Agelau, filho de Fradmo, que virara os cavalos para fugir.
Enquanto se voltava, nas costas entre os ombros lhe fixou
o Tidida a lança, que lhe trespassou o peito.
Tombou do carro e sobre ele ressoaram as armas.
[...]»

Uma outra problemática que é preciso ter em consideração é a chamada «luta de heróis»; esta pode estar também relacionada com o processo da luta a pé depois da saída do guerreiro

¹⁴⁰⁴ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 116.

¹⁴⁰⁵ Idem, pp. 116-117; NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 105.

¹⁴⁰⁶ Em regiões como Creta, a sua utilização em termos bélicos seria de todo impossível; cf. CHADWICK, *The Mycenaean World*, p. 164.

¹⁴⁰⁷ A geografia da Grécia não apresenta grandes porções de terra com estas características, ao contrário do que se verifica no Levante ou no Egito; cf. Idem, 106. Embora haja poucas zonas planas, há que referir as planícies que estavam em torno de alguns centros populacionais micénicos, como é o caso de Micenas, Pilos e Tirinto; cf. GRGURIC, *The Mycenaean c. 1650-1100 BC*, p. 41.

¹⁴⁰⁸ *Ibidem*.

¹⁴⁰⁹ Il. 8.253-260 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 170.

do carro. Muitas das situações em que é descrito o procedimento são em contexto de uma futura luta entre personagens principais, como é o caso de Heitor e Aquiles, Diomedes e Eneias ou Alexandre e Menelau¹⁴¹⁰:

«[...]
assim se regozijou Menelau ao ver Alexandre divino
com os olhos: pois pensava vingar-se do malfeitor.
E logo do seu carro saltou armado para o chão.
[...]
Recuso-me a montar no carro; é da maneira que estou
que irei ao encontro deles. Palas Atena não me deixa tremer.
Quanto a eles, não os levarão os cavalos velozes de junto de nós,
a eles os dois – mesmo que um deles consiga fugir.
E outra coisa te direi; e tu guarda-a no teu coração:
se Atena, a deusa de muitos conselhos, me conceder a glória
de os matar aos dois, tu deverás aguentar aqui os cavalos velozes,
atando as rédeas ao rebordo do carro; e lança-te
de seguida aos cavalos de Eneias, e condu-los
de junto dos Troianos para os Aqueus de belas cnémides.
Pois eles são da raça dos que a Trós deu Zeus que vê ao longe,
[...]»

Tanto no caso de Menelau, como no de Diomedes, os aqueus não lutaram contra o seu inimigo em cima dos carros. No primeiro caso, Menelau desce e combate a pé; no segundo caso, o herói micénico recusou-se a subir para o carro. Esta recusa de Diomedes de subir para o carro pode ter a sua origem na tradição heróica dos soldados de infantaria, que começou a surgir depois do Heládico Tardio III C, no período chamado «Idade das Trevas», onde a importância militar do carro de guerra desaparece definitivamente. É esta a sociedade que vai desenvolver o modelo hoplita do período clássico e é precisamente neste período de transição que a obra terá sido redigida, onde o carro de guerra não passava de um elemento de prestígio¹⁴¹¹. Robert Drews diz mesmo: «The thesis that during the palace period Mycenaean chariots served primarily as battle taxis is untenable [...]», referindo que o próprio custo de um carro de guerra não seria aceitável, se este fosse utilizado apenas como meio de transporte para o campo de batalha¹⁴¹².

O conhecimento actual sobre iconografias militares em murais micénicos provém, em larga medida, de Micenas e de Tirinto. Apesar de algumas inconsistências¹⁴¹³, a iconografia apresenta fortes indícios de que o carro aqueu era utilizado na batalha. Em Micenas, pode ver-se exibido um soldado em cima de um carro de guerra a combater contra um inimigo apeado,

¹⁴¹⁰ Il. 3.27-29 *apud* Idem, pp. 74-75; Il. 5.255-265 *apud* Idem, p. 112.

¹⁴¹¹ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 117-118.

¹⁴¹² Em murais descobertos em Pilos, estão representados carros de guerra que aparentam estar parados; cf. LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 89.

¹⁴¹³ Idem, pp. 84-85.

que estava na posse de uma lança de grandes dimensões, embora, infelizmente, não seja perceptível que arma está o soldado do carro a usar. A presença de apenas um soldado no veículo, algo que acontece com alguma frequência nas iconografias sobre veículos em combate, é comum a outras latitudes: é o caso dos murais do Império Novo, onde os faraós são sempre mostrados a combater no carro sozinhos, embora de facto isso não fosse possível. Igualmente de Micenas, há outra representação iconográfica bastante idêntica à referida, embora aqui seja visível a arma que está a ser utilizada pelo soldado que está no veículo: uma lança.

Existem inúmeras passagens na *Iliada* em que é descrito que os aqueus combatem com carros de guerra, como se vê nos excertos seguintes¹⁴¹⁴:

«[...]
Sei investir contra a chusma de carros puxados por éguas velozes;
e sei executar em cerrado combate a dança de Ares furibundo.
[...]»

Neste trecho do canto VII, Heitor, durante a sua luta com Ájax, está a dizer que sabe como atacar uma «chusma» de carros de guerra. Personagem central no que diz respeito à utilização desta arma em batalha e à própria liderança desses mesmos esquadrões, é o herói Nestor¹⁴¹⁵:

«[...]
ficou só Nestor de Gerénia, guardião dos Aqueus,
não porque quisesse, mas porque um cavalo estava ferido,
[...]
Com a dor o cavalo empinara-se, pois a flecha lhe entrava
no cérebro: lançou a confusão entre os carros e cavalos
à medida que se rebolava de volta do bronze.
Mas quando o ancião saltava para cortar os tirantes
com a espada, vieram os cavalos velozes de Heitor
por entre a multidão, transportando um auriga audaz:
o próprio Heitor.
[...]
Quanto aos outros dois, subiram para o carro de Diomedes.
Nestor tomou nas mãos as rédeas resplandecentes
e chicoteou os cavalos; depressa chegaram perto de Heitor,
a quem o Tidida alvejou enquanto acometia directo.
[...]»

Nestor está sempre associado à realidade dos carros de guerra e o seu epíteto é «o cavaleiro». Esta associação está relacionada muito provavelmente com sua própria origem, a cidade de Pilos, onde era monarca. O palácio desta *polis* terá albergado cerca de quinhentos carros de guerra, embora durante as escavações nesse local não se tenham encontrado tabuinhas

¹⁴¹⁴ *Il.* 7.240-241 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 155.

¹⁴¹⁵ *Il.* 8.80-90 *apud* Idem, p. 165; *Il.* 8.115-118 *apud* Idem, p. 166.

com referências a estes carros, como se encontrou em Cnossos¹⁴¹⁶ (no período em que Creta esteve sob o domínio micénico), onde foram descobertas cerca de trinta tabuinhas referentes a rodas, o que no total daria, aproximadamente, duzentos pares de rodas. Foi exactamente desta sociedade que nos chegaram muitas informações sobre o número de carros de guerra que os Aqueus possuíam e, segundo Robert Drews, haveria funcionários que teriam o dever de registar os carros que estavam disponíveis para o palácio¹⁴¹⁷. Se esta quantificação fosse linear, ou seja, se não apresentasse anomalias, daria uma quantificação bastante elevada para uma região onde a utilização do carro não seria muito propícia, pois Cnossos fica na ilha de Creta.

Seria uma questão geoestratégica? Na realidade, os registos de Cnossos não são lineares sobre se cada auriga teria um carro com dois cavalos e armamento ofensivo e defensivo. Segundo o autor citado, apenas vinte e oito tabuinhas chegaram aos nossos dias completamente intactas, e nestas é possível verificar que, em muitos casos, o soldado não ostentava toda a panóplia necessária para poder utilizar em perfeitas condições o carro de guerra. Na verdade, apenas seis dos vinte e oito aurigas tiveram o material necessário para combater¹⁴¹⁸.

Em suma, o carro aqueu apresenta-se como uma arma bastante problemática em contexto de guerra: como foi possível ver, existem dados que permitem confirmar que estes carros eram utilizados em batalha (especialmente a iconografia). Mas, por outro lado, as poucas referências ao uso do arco e flecha associadas aos problemas relacionados com o uso de lanças nos veículos em movimento¹⁴¹⁹ obrigam a que os carros de guerra micénicos como elemento, eminentemente, de aplicação bélica tenham de ficar com várias problemáticas em aberto, apesar de, e como Rodenwaldt sugere, ser difícil de explicar como é que os militares aqueus não tiravam partido do método mais eficaz em que os carros de guerra podiam ser utilizados – como plataforma de tiro com arco e flecha – e preferiam, admitindo as narrativas homéricas, «desmontar» do carro e combater apeados¹⁴²⁰. A este indício há que associar os fortes contactos

¹⁴¹⁶ Segundo Michael Lejeune, as tabuinhas de Cnossos referem-se a cerca de cento e cinquenta carros de guerra completos e cada um destes artefactos regista a atribuição de um carro e de um par de cavalos a um auriga. Diz ainda que outras tabuinhas falam de carros de guerra incompletos ou de partes destas armas, que estariam armazenadas nos arsenais do palácio. Estariam armazenados neste arsenal cerca de quinhentos e cinquenta carros de guerra, mais um par de rodas para cada um destes, o que dá uma força de carros de guerra a Cnossos que rondaria os quinhentos a mil carros; cf. DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 108; LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 75.

¹⁴¹⁷ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 107-108; LITTAUER e CROUWEL, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 70.

¹⁴¹⁸ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 108-109.

¹⁴¹⁹ LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 83-84. Segundo Robert Drews, actualmente sabe-se que a presença do arco e flecha em contexto micénico está bastante bem atestada; cf. DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 122.

¹⁴²⁰ Idem, pp. 88-89.

que o mundo aqueceu teve com o Levante e com o Egito, contextos onde o carro de guerra era uma estrutura de combate¹⁴²¹.

5. OS ÚLTIMOS CARROS PESADOS EM COMBATE NO MÉDIO ORIENTE: OS NEO-ASSÍRIOS

Em contextos historiográficos mais circunscritos, como foi o caso das cidades sumérias, o terreno como factor delimitador do uso do carro de guerra terá sido mais evidente e teria, também, um maior peso sobre a possibilidade de utilização de veículos em batalha. No que concerne às características geográficas dos vários teatros de operações assírias e neo-assírias, e especialmente do Império Neo-Assírio, devido à sua extensão territorial¹⁴²² – onde, certamente, terá havido um elevado número de conflitos, travados em geografias distintas, que podiam apresentar factores que permitiam ou que limitavam a utilização do carro de guerra –, usar o terreno como meio para perceber como eram utilizados os carros neo-assírios apresenta-se menos proveitoso do que para outras regiões e cronologias.

Dado que muitos dos territórios de actividade militar neo-assíria já foram abordados neste capítulo, como é o caso da parte oriental da Anatólia, do Corredor siro-palestino ou do Sul da Mesopotâmia¹⁴²³, importa aqui caracterizar, brevemente, a região de origem desta civilização, o Norte da Mesopotâmia. Ao contrário do Sul da Mesopotâmia, o Norte é bastante mais montanhoso e irregular, constituído por colinas e zonas planas, em alguns casos elas próprias compondo fronteiras naturais entre regiões. Os rios Eufrates e Tigre, com menos influência na geografia, não permitem uma agricultura unicamente dependente destes, portanto há uma elevada necessidade de chuvas anuais¹⁴²⁴. Tendo em conta a irregularidade presente na região de origem da civilização assíria, onde, de resto, estão duas das suas principais cidades, Nínive e Assur¹⁴²⁵, não surpreendem as narrativas sobre as dificuldades que os carros de guerra tinham em se movimentar em determinados tipos de terreno. Seria esta geografia impeditiva do uso do carro de guerra em combate?

Em primeiro lugar, como já foi dito, não é possível responder a esta questão, observando unicamente a região de origem dos Assírios, devido à expansão territorial que estes lograram atingir, mas, no que ao Norte da Mesopotâmia diz respeito, a existência de zonas planas deve

¹⁴²¹ DREWS, *The End of Bronze Age*, p. 98.

¹⁴²² SANTOS, «E a “Espada de Aššur” abateu-se sobre a Fenícia...», *A Guerra na Antiguidade*, III, pp. 83-84.

¹⁴²³ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, pp. 265-266.

¹⁴²⁴ POSTGATE, *Early Mesopotamia*, p. 11.

¹⁴²⁵ VAN DE MIEROOP, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, pp. 277-278.

ter permitido a presença de carros em combate, embora seja importante referir que a utilização, mesmo que fora do contexto de batalha, de carros em terrenos montanhosos ou de aluvião era muito difícil¹⁴²⁶. Seria a sua deslocação o maior problema? Tendo como base as fontes, é possível referir que sim¹⁴²⁷; e veja-se o seguinte excerto¹⁴²⁸:

«[...]
Os meus carros de guerra e o meu exército,
Eu reuni-os, e entre as montanhas de Idni,
e Aia, uma região difícil, eu parti.
[...]
e quando os meus carros de guerra não conseguiam passar,
os carros eu deixei parados,
nos socacos da montanha.
[...]»

Neste excerto datado do reinado de Tiglatpileser I, está patente a necessidade de deixar para trás as unidades de carros de guerra por causa do terreno, pois o monarca terá sido obrigado a parar os seus carros no socaco de uma elevação e continuar apenas com o resto do seu contingente de infantes. Muito devido à geografia acidentada de muitas zonas do Médio Oriente, seria natural que este tipo de problemas fosse bastante frequente nas campanhas militares, tanto na Mesopotâmia, como na Anatólia e no Levante¹⁴²⁹. A opção de deixar para trás os veículos estaria, também, relacionada com os estragos que iriam ser provocados nos carros, como de resto se pode verificar no seguinte exemplo¹⁴³⁰:

«[...]
(Para o rei), meu senhor: o teu servo Chamach-metu-uballit. Boa saúde para o rei, meu senhor! Que Nabu e Marduk abençoe o rei, meu senhor.
Ontem, quando eu estava a chegar depois do rei, eu entrei no centro de Nínive. Havia pedras junto à guarda real. (A ro)da do carro atingiu-as (e) partiu-se instantaneamente.
(A)gora, que o rei, meu senhor, me dê a ordem, para que eles possam trabalhar nela.
[...]»

Os problemas relacionados com o terreno estão também patentes nas referências às aberturas de caminhos com «machados de bronze», feitos pelo rei¹⁴³¹, para a passagem dos seus contingentes militares. Há que referir ainda a forte carga propagandística e ideológica que está presente neste tipo de narrativa. Vejam-se os seguintes trechos¹⁴³²:

¹⁴²⁶ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 384.

¹⁴²⁷ As características do terreno onde inicialmente os carros assírios terão sido utilizados podem explicar, em certa medida, a tipologia pesada que estes veículos apresentam.

¹⁴²⁸ BUDGE, *AKA*, pp. 52-53 [trad. nossa].

¹⁴²⁹ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 53.

¹⁴³⁰ LUUKKO e VAN BUYLAERE, «The Political Correspondence of Esarhaddon», *SAA*, XVI, p. 20 [trad. nossa].

¹⁴³¹ BRYCE, *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, p. 374.

¹⁴³² BUDGE, *AKA*, pp. 38-39; Idem, p. 65 [trad. nossa].

«[...]
 Meus carros de guerra e meus guerreiros,
 Eu tomei, e depois do socalco da montanha e pelos seus caminhos,
 Que estavam bloqueados eu cortei caminho com machados de bronze;
 E uma boa estrada de passagem,
 Para os meus carros de guerra e minhas tropas eu fiz.
 [...] no meu carro de guerra onde o terreno era bom, e onde era mau,
 Eu cortei caminho com machados de bronze.
 [...]»

Duncan Noble sustenta que os carros de guerra assírios eram utilizados essencialmente como elemento desestabilizador, carregando sobre os exércitos opositores, apesar de o mesmo autor afirmar que não há qualquer representação de um carro de guerra a executar tal operação¹⁴³³. Seja com que tipologia de carro de guerra for, a utilização deste como arma de choque é sempre problemática, como de resto Tamás Dezső argumenta¹⁴³⁴:

«[...] The question then is whether the enemy infantry drawn up in close order, and waiting for a chariotry or cavalry charge will stand fast to the bitter end, in which case the cavalry charge will break against their battle line, or the infantry line will break under the pressure of the impending cavalry charge and flee. If disciplined infantry hold their battle line the chariot or cavalry will probably break[...]».

A lança seria bastante eficiente para neutralizar soldados apeados, mas no que diz respeito à sua utilização contra militares em carros, a questão é bastante mais problemática, como de resto já foi abordado.

Se admitirmos esta possibilidade para o caso concreto do carro neo-assírio, então há que ter em conta os factores mais importantes para este tipo de aplicação bélica: o peso e a protecção. Sendo o primeiro importante por causa da carga que teria de ser aplicada contra o exército inimigo, de modo a quebrar as muitas vezes densas muralhas de escudos, uma maior protecção era necessária devido ao local onde, posteriormente, estes carros iriam ser posicionados: depois de embater contra as primeiras linhas, estes iriam ficar rodeados por soldados inimigos e, de certa forma, «presos» e numa situação de saída extremamente difícil.

Desta forma, seria imperioso aplicar métodos de protecção eficazes, tanto nos equídeos, como nos carros e nos soldados neles presentes. É indiscutível que o progresso do carro de guerra neo-assírio foi no sentido do aumento da protecção e do peso¹⁴³⁵, em detrimento da

¹⁴³³ NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, pp. 62-66.

¹⁴³⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 58.

¹⁴³⁵ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 77.

rapidez e da manobrabilidade¹⁴³⁶; contudo, pelas razões já referidas, parece pouco provável que estes carros fossem utilizados para um choque directo contra o inimigo, sendo importante salvaguardar que, em casos onde o opositor se apresentasse fragilizado ou tecnologicamente inferior ao ponto de a sua capacidade de infligir danos de maior nos elementos que compõem os carros ser baixa, este *modus operandi* pudesse ser empregado. A utilização de veículos como arma de choque implica uma posição táctica na vanguarda, método este referido numa fonte datável do reinado de Tiglatpileser I, onde é dito que o rei assírio formou uma linha de carros de guerra¹⁴³⁷:

«[...] da segunda vez eu desenhei a linha de [carros de guerra contra Marduk-nâdin-ahi,] rei de Kurduniach, e eu puni-o.
[...]»

Infelizmente, o documento não fornece mais nenhum dado sobre qual a posição desta linha de veículos. Seria na vanguarda? Nas alas? Ou até mesmo na retaguarda? Apesar de esta menção poder fornecer alguma luz sobre a ideia do uso do carro para o choque¹⁴³⁸, é importante referir que uma aplicação na vanguarda não implica necessariamente que os carros fossem usados como arma de choque; aqui o carro egípcio é um caso paradigmático¹⁴³⁹.

Ao contrário do arco e flecha, muito representado em utilização na iconografia do Império Neo-Assírio, a ausência de lanças neste estado torna a possibilidade de estes carros serem aplicados como arma de choque bastante remota, ainda que possível em certos contextos específicos já mencionados. Uma observação da iconografia assíria e neo-assíria desde o reinado de Assurnasírpál I até aos últimos monarcas desta civilização (o último rei terá sido Assurubalit II, que terá governado aproximadamente entre 612-608 a. C.¹⁴⁴⁰) mostra que o arco e flecha foi, em larga medida, a arma mais utilizada nestes veículos; por outro lado, a presença de lanças¹⁴⁴¹ foi remetida para um segundo plano e nunca num estado operacional: elas surgiam, sim, mas sempre adjacentes ao carro¹⁴⁴². Tendo em conta as características dos veículos assírios nas suas várias fases¹⁴⁴³, aliadas à cada vez maior preponderância da cavalaria no primeiro

¹⁴³⁶ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 68.

¹⁴³⁷ LUCKENBILL, *ARAB*, p. 96 [trad. nossa].

¹⁴³⁸ HEALY, *The Ancient Assyrians*, p. 24.

¹⁴³⁹ FIELDS, *Bronze Age War Chariot*, pp. 17-18.

¹⁴⁴⁰ Embora seja no reinado de Assurbanípal que existem dados consideráveis relativos à presença de carros de guerra; cf. NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 63.

¹⁴⁴¹ É discutível se o elemento iconográfico representa lanças ou estandartes. Sobre este assunto, veja-se o capítulo II, pp. 170-171.

¹⁴⁴² DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 56.

¹⁴⁴³ A análise tipológica dos carros de guerra assírios foi feita no capítulo II.

milénio a. C.¹⁴⁴⁴, é plausível admitir que os carros assírios não terão sido utilizados no combate directo contra as linhas inimigas¹⁴⁴⁵.

Sendo o arco e flecha arma de eleição no carro, este teria necessariamente aljavas; estes suportes deveriam existir nos dois lados do carro, pois iconograficamente observa-se uma sobreposição de corpos¹⁴⁴⁶, o que sugere uma colocação lado a lado dos militares; deste modo, o soldado combatente podia transitar para o lado contrário, trocando a posição com o auriga sem grande dificuldade. Naturalmente, a presença de mais uma aljava aumenta para o dobro a capacidade de tiro destes carros de guerra, sendo esta interpretação confirmada não só para o caso onde o carro tinha apenas dois efectivos, mas também para os posteriores modelos de três e quatro militares, com a adição dos portadores de escudo¹⁴⁴⁷.

Assim, em que situação voltaria o carro para as linhas do seu exército? Depois de ficar privado de munições? Ou havia movimentos tácticos contínuos e que teriam de ser necessariamente levados à risca? Parece claro que os custos de formar militares capazes de lutar num carro de guerra, seja pela especificidade que o auriga tinha ou pela perícia que o arqueiro teria de ter para usar o arco e flecha em movimento, estes efectivos deveriam ser caros de treinar, tornando-os elementos valiosos para qualquer comandante de um exército; logo, é pouco provável que os carros ficassem muito tempo próximos das linhas adversárias, à distância necessária para poderem alvejar com sucesso o inimigo, pois aí estariam bastante expostos a projecteis opostos.

Por conseguinte, deveria existir um processo de movimentação contínua do veículo, para o tornar um alvo mais difícil de atingir. A própria adição de um portador de escudo, e mais tarde de um segundo elemento, pode estar relacionada com este aspecto, parecendo ser um esforço para conseguir que o carro de guerra permaneça mais tempo numa posição onde pudesse atacar o inimigo; desta forma, enquanto o soldado combatente atirava os projecteis, os portadores de escudo protegeriam eles mesmos, o auriga e o soldado combatente.

Como eram estes carros usados? A partir da análise feita até agora, os carros de guerra assírios e neo-assírios podiam ser utilizados de duas formas: nas alas (Esquemas 18, 19 e 20) ou na vanguarda (Esquemas 10, 11 e 12), tendo ambas em comum serem modelos tácticos que

¹⁴⁴⁴ Apesar da cada vez maior importância da cavalaria na guerra, a grande longevidade do uso do carro de guerra pode ser explicada pela sua eficácia bélica, bem como pela capacidade de transportar um maior número de tipologias de armamento; cf. LITTAUER, «The Military Use of the Chariot in the Late Bronze Age», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 83.

¹⁴⁴⁵ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, pp. 46-47.

¹⁴⁴⁶ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 56.

¹⁴⁴⁷ NOBLE, *Dawn of the Horse Warriors*, p. 52; MÜHL, «“Metal makes the wheel go around”: The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», *AΘYPMATA: Critical Essays of the Archaeology of the Eastern Mediterranean in Honour of E. Susan Sherratt*, p. 165.

implicam o recurso ao uso do arco e flecha. A aplicação desta arma obriga a que os veículos voltem sempre às linhas do seu exército, essencialmente para se reabastecer de projecteis, fazer algumas reparações ou trocar de cavalos. Este processo tem o nome de « tiro parto » e esta forma de combater está presente na cavalaria de Assurnasírpal II. O uso de escudos e protecções na retaguarda dos carros de guerra deste rei prova, precisamente, a utilização desta tática em combate, pois haveria a necessidade de proteger a retaguarda do carro¹⁴⁴⁸. O movimento de retorno era inevitável, havendo apenas variação na movimentação tática do carro quanto este estava a flagelar o inimigo.

Quantas flechas conseguiria um soldado assírio disparar? Esta é uma questão de difícil resolução, pois há falta de dados práticos sobre estas problemáticas. No que concerne a uma possível utilização na vanguarda, em comparação com outras formas de lutar de outras tipologias de carros de guerra, verifica-se que o carro assírio podia ser aplicado como arma nesta posição tática; embora muito diferente em termos morfológicos do carro egípcio, tinham em comum a presença do arco e flecha como arma de eleição. Como já foi referido, os carros egípcios eram utilizados nas primeiras fases da batalha, onde tinham a função de provocar o caos e abrir brechas nas primeiras linhas inimigas; estes faziam depois um movimento lateral rotativo para a sua retaguarda, aonde iriam abastecer e ser reparados (caso fosse necessário), retomando a seguir todo o processo de ataque, atirando continuamente flechas sobre o inimigo¹⁴⁴⁹.

Este tipo de tática deverá exigir do carro uma boa capacidade de manobra e rapidez, algo que progressivamente o carro assírio foi perdendo, dando lugar ao peso e ao tamanho¹⁴⁵⁰. Logo, esta opção morfológica parece retirar força a esta possibilidade de utilizar na vanguarda, devido, essencialmente, à necessidade em dar curvas apertadas.

Segundo vários investigadores, como Mark Healy ou Tamás Dezső, os carros neo-assírios seriam com forte probabilidade utilizados nas alas do exército¹⁴⁵¹, e este organizava-se no campo de batalha da seguinte forma: era posicionada no centro a sua infantaria formada por lanceiros, juntamente com arqueiros e fundibulários, ficando nas alas os carros de guerra e a

¹⁴⁴⁸ DE BACKER, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», *Ugarit-Forschungen*, 41, p. 4; Idem, «Notes on the Neo-Assyrian Siege-Shield and Chariot», *Time and History in the Ancient Near East*, p. 73.

¹⁴⁴⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 170-172.

¹⁴⁵⁰ NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 64; MÜHL, «“Metal makes the wheel go around”: The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», *AÖYPMATA: Critical Essays of the Archaeology of the Eastern Mediterranean in Honour of E. Susan Sherratt*, p. 165.

¹⁴⁵¹ Muito à imagem da forma como os carros hititas eram utilizados. Modelo tático já abordado neste capítulo.

cavalaria¹⁴⁵². A utilização dos carros nos flancos distancia, desde logo, o método de combate destes veículos do de outras regiões, onde o carro era usado contra a vanguarda inimiga e era, normalmente, o primeiro elemento a entrar em combate. A posição nas alas mostra que o carro assírio seria utilizado como uma arma de envolvimento sobre o exército inimigo, já depois de o embate ter começado; neste momento, depois do choque entre as primeiras linhas de infantaria, o carro de guerra entraria em combate disparando projecteis sobre o inimigo.

Qual a razão de os Assírios optarem por aplicar os seus carros desta forma? Esta opção táctica podia estar relacionada com a cada vez maior preponderância da cavalaria em contextos bélicos¹⁴⁵³, com ambas as armas em momentos diferentes da sua evolução e, de certa forma, também com a importância efectiva na batalha, seja directa ou indirecta¹⁴⁵⁴, pois os carros de guerra estavam então em decadência¹⁴⁵⁵, enquanto a cavalaria estava em ascensão¹⁴⁵⁶; é assim natural que, progressivamente, os esquadrões de carros ficassem cada vez mais próximos dos métodos de combate da arma de cavalaria¹⁴⁵⁷. Num excerto¹⁴⁵⁸ já referido, do reinado de Tiglatpileser I, verifica-se a utilização do carro nas alas. Seria sempre este o modelo táctico escolhido? Ou haveria variações dependendo das características do opositor? Ainda nos momentos finais da batalha, o carro de guerra teria a função de perseguir os inimigos em fuga¹⁴⁵⁹, e sendo este um processo que constitui um momento perigoso para quem persegue o inimigo em debandada, para evitar esse perigo, os esquadrões de carros eram protegidos por forças de cavalaria¹⁴⁶⁰.

Por fim, na iconografia, os carros de guerra neo-assírios são, também, representados em contexto de assédio. Seriam utilizados, aparentemente, como veículos de transporte de arqueiros, que, segundo Fabrice De Backer, eram também dispostos no cerco; aqui seria

¹⁴⁵² HEALY, *The Ancient Assyrians*, p. 24. A própria presença de porta-estandartes com insígnias de, pelo menos, dois deuses, Adad e Nergal, pode indiciar a existência de duas divisões de carros de guerra, uma na ala esquerda e outra na ala direita; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 57; Em Mari verificamos que haveria também uma organização táctica do exército entre esquerda e direita. Veja-se o seguinte excerto: «[...] Se uma arma [olhar] para a parte estreita [...] do pastor: [...] e Nergal [virá] para os adivinhos do meu lado, [e ...] e as unidades militares da esquerda [...] armas. [...]»; cf. HEIMPEL, *Letters to the King of Mari*, p. 176.

¹⁴⁵³ FAGAN, «“I fell upon him like a furious arrow”: toward a reconstruction of the Assyrian tactical system», *NPAW*, pp. 84-85.

¹⁴⁵⁴ A cavalaria tinha grandes vantagens económicas sobre os esquadrões de carros de guerra; cf. LITTAUER e CROUWEL, «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 73-74.

¹⁴⁵⁵ ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 78.

¹⁴⁵⁶ Idem, p. 70.

¹⁴⁵⁷ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 14-15.

¹⁴⁵⁸ BUDGE, *AKA*, pp. 44-45.

¹⁴⁵⁹ NOBLE, «Assyrian Chariotry and Cavalry», *SAAB*, IV/1, p. 62; DEZSŐ, *The Assyrian Army*, p. 66; DALLEY, «Assyrian Warfare», *ACA*, p. 528.

¹⁴⁶⁰ FUCHS, «Assyria at War: Strategy and Conduct», *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, p. 395.

colocado um escudo de grandes dimensões no terreno, na retaguarda do carro, como forma de protecção dos arqueiros¹⁴⁶¹. Depois de ser colocado o escudo e os efectivos terem descido do veículo, este sairia do contexto? Ficaria no local para ser usado em caso de fuga?

A natureza do carro de guerra, seja em que cronologia e geografia for, não era a de uma arma eficaz num cerco a uma cidade ou a uma fortaleza. O investigador referido defende que os carros ficariam à parte nos cercos, devido ao custo da sua manutenção, e sugere ainda que estes veículos poderiam ser utilizados como elemento de protecção da retaguarda e dos flancos do exército sitiador, como prevenção para possíveis ataques externos ao cerco¹⁴⁶².

¹⁴⁶¹ DE BACKER, «Notes on the Neo-Assyrian Siege-Shield and Chariot», *Time and History in the Ancient Near East*, pp. 75-76.

¹⁴⁶² Idem, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», *Ugarit-Forschungen*, 41, p. 5.

CAPÍTULO V

RECRUTAMENTO, TREINO E LOGÍSTICA

O acto de recrutar pessoal é comum a qualquer sociedade militarizada, e resulta da necessidade de adquirir meios humanos para serem empregues em conflitos bélicos. Naturalmente, haverá diferenças na dimensão e na tipologia do recrutamento entre os exércitos do mundo pré-clássico, inclusive dentro da mesma civilização¹⁴⁶³, sendo aqui de salientar um dos casos mais bem documentados: no Egipto, os métodos de recrutamento foram consideravelmente diferentes nos vários períodos desta civilização. Observamos uma maior contenção (relacionada com as necessidades momentâneas) do exército durante o Império Antigo. Posteriormente, verificamos uma fase de transição no Império Médio, com o primeiro embrião de um exército profissional¹⁴⁶⁴. Durante o Império Novo, o alistamento dos militares que compunham os contingentes egípcios torna-se de larga escala, pois as necessidades militares da época assim o exigiam¹⁴⁶⁵.

Para além das diferenças relativas ao número de efectivos recrutados, há que ter em conta as formas como eram alistados nos contingentes: muitos podiam provir de um processo de recrutamento feito entre as populações locais, de homens com profissões variadas, logo não seriam considerados soldados profissionais. Para o caso egípcio, estes eram chamados «milícias», mas certamente que estariam presentes em outros contextos geográficos¹⁴⁶⁶. O maior ou menor núcleo dos exércitos pré-clássicos seria composto pelos militares de carreira (profissionais), que vão sendo cada vez em maior número, conforme a cronologia progride ao longo do segundo e primeiro milénios a. C.¹⁴⁶⁷

Por último, há que referir ainda outros dois tipos de recrutamento de soldados: em primeiro lugar, a presença de soldados estrangeiros em contingentes da potência hegemónica, ou seja, quando uma sociedade conquista outra e integra alguns dos militares desta última no

¹⁴⁶³ Especialmente em fases mais recuadas, como no caso das sociedades militares do terceiro e princípios do segundo milénios a. C., a dimensão logística de recrutar, de adquirir os meios para manter os soldados e depois desmobilizá-los terá sido um factor de difícil resolução; cf. RICHARDSON, «Mesopotamia and the “New” Military History», *Recent Directions in the Military History of the Ancient World*, p. 27.

¹⁴⁶⁴ FERREIRA, *Fortificar o Nilo*, p. 44.

¹⁴⁶⁵ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 35; e VARANDAS, «Viver no exército», *Hapi*, 1, p. 127.

¹⁴⁶⁶ SANTOS, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, p. 34.

¹⁴⁶⁷ Este fenómeno observa-se, especialmente, no Egipto e no Hatti; cf. BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 13; e VARANDAS, «Viver no exército», *Hapi*, 1, p. 117.

seu exército. Realçemos, por exemplo, o paradigma neo-assírio, onde se verifica a utilização de militares de origem externa, mesmo em esquadrões de carros de guerra, sendo aqui de salientar os samaritanos durante o reinado de Sargão II¹⁴⁶⁸. Outra forma consistia na compra de serviços, isto é, na utilização de mercenários.

Sobre o processo de recrutamento dos soldados dos carros de guerra, incidirá a análise principal neste subcapítulo, e onde surgem modelos e processos muito diferenciados sobre o método de recrutamento de militares. Mas é do modelo egípcio que temos mais e melhores conhecimentos, logo, inevitavelmente, será sobre este que uma grande parte da análise se debruçará.

O processo de treino dos soldados começa logo no recrutamento dos futuros militares, na sua selecção. Depois de os militares terem sido aquartelados, são submetidos a um processo intenso de aprendizagem e de uniformização relativa às formas de fazer a guerra. O treino surge assim como uma fase intermédia entre o recrutamento do «jovem» e, posteriormente, a sua participação no combate. Certamente que, dependendo da geografia e da cronologia, encontramos modelos de treino diferentes, tendo em conta também as várias categorias dentro do próprio exército¹⁴⁶⁹. A título de exemplo, se observarmos a guarda real hitita, esta, provavelmente, teria um treino diferente do de um soldado regular do exército do Hatti, fosse pela sua importância defensiva – pois era ela que protegia o monarca –, ou até mesmo pelos protocolos a que estava submetida¹⁴⁷⁰.

Devido à especificidade que uma arma como o carro de guerra apresenta, decerto que o treino dos militares (auriga, soldado combatente e portador de escudo) que nele combatiam era diferente do dos efectivos do restante exército. Esta era uma realidade que deveria ser transversal a todas as forças que possuísem esquadrões nas suas linhas, em especial a partir do segundo milénio a. C. – momento em que o carro adquire maior impacto e, tendo em conta o conhecimento actual, se torna uma divisão – uma arma independente dentro das forças armadas do mundo pré-clássico.

A par deste factor, e conforme os carros de guerra adquirem o seu espaço dentro da máquina militar dos exércitos deste período histórico, assistimos também ao surgimento de novos *status* sociais e militares, que em muito estão relacionados com a utilização de veículos

¹⁴⁶⁸ DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 95.

¹⁴⁶⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 173.

¹⁴⁷⁰ MILLER, *Royal Hittite Instructions and Related Administrative Texts*, p. 115.

na guerra. Podemos, por exemplo sublinhar os *mariannu* e os oficiais egípcios, que faziam do carro de guerra a sua plataforma de combate, sobre todos os aspectos¹⁴⁷¹.

A logística militar, embora existente em qualquer contexto histórico, apresenta variadas dimensões e graus de eficácia¹⁴⁷²; obriga a uma análise pormenorizada dos meios necessários para uma determinada campanha e das dificuldades que desta podem advir¹⁴⁷³. A planificação logística de um empreendimento militar deveria contemplar vários aspectos, que seriam fulcrais para o sucesso da operação¹⁴⁷⁴. Entre vários, salientemos os seguintes:

- 1 – Alimentação dos soldados e dos animais.
- 2 – Sobresselentes e utensílios de reparação.
- 3 – Transporte de materiais.
- 4 – Organização da coluna de marcha.
- 5 – Perigos gerais.

A existência de um melhor ou pior aparelho logístico depende, entre vários factores, dos meios que uma determinada força possui, bem como da própria geografia em que a campanha se irá realizar¹⁴⁷⁵.

Com a domesticação de equídeos, fossem estes asnos, híbridos¹⁴⁷⁶ ou, mais tarde, cavalos, salvaguardando o anterior uso de bovinos nestas funções, os meios ganharam mais eficácia. A introdução destes animais neste tipo de serviços permitiu aos exércitos transportarem maior quantidade e com uma maior rapidez os mais variados elementos durante uma expedição, fossem armas, alimentos, sobresselentes, entre outros.

Já a geografia podia dificultar ou facilitar em muito o potencial logístico de uma actividade militar: em terreno montanhoso, por exemplo, não só a progressão, mas também os meios logísticos que podiam ser levados para uma campanha eram consideravelmente menores, pois a utilização de animais e veículos era reduzida. Por outro lado, em zonas planas ou até

¹⁴⁷¹ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 47.

¹⁴⁷² Veja-se o caso trazido por William Hamblin, que afirma que os Sumérios puderam ter conquistado e ocupado Susa, referindo ao mesmo tempo que as deficiências logísticas da máquina militar daquela civilização poderiam ser um forte entrave; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 41.

¹⁴⁷³ Sabemos, por exemplo, que Sargão I tinha essa preocupação; cf. Idem, 77.

¹⁴⁷⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 73.

¹⁴⁷⁵ Em condições normais, os exércitos simétricos e bastante bem organizados do segundo milénio a. C. conseguiriam fazer campanhas de larga escala; cf. FERRILL, *The Origins of War*, p. 38. Embora se deva realçar que em situações onde, por exemplo, uma grande parte do exército fosse composta por milícias (ou seja, soldados não profissionais), a extensão da campanha, tanto em termos temporais como geográficos, teria de ser menor; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 199.

¹⁴⁷⁶ Idem, p. 18.

mesmo com a presença de cursos de água navegáveis, o progresso e eficácia seriam bastante mais acentuados, podendo ser utilizado inclusive o próprio rio como principal via de transporte dos abastecimentos que acompanhavam o exército desde a sua origem; facilitava, igualmente, a constante necessidade de fluxo de abastecimentos, caso os rios assim o permitissem¹⁴⁷⁷. Veja-se o seguinte excerto¹⁴⁷⁸:

«[...] Os meios [de transporte] na tua terra [a cidade de Mari na Síria] são burros e carroças; os meios [de transporte] nesta terra [Babilónia] são barcas. [...]»

Neste trecho, datável do reinado de Hammurabi, observam-se as diferenças que existiam nos possíveis meios de transporte de uma região para outra. William Hamblin refere, desde logo, as dificuldades que os exércitos oriundos de Mari apresentavam aquando da planificação e na aplicação dos processos logísticos necessários. Como é dito no excerto, as regiões distanciadas de cursos de água navegáveis tinham como apanágio a utilização dos meios terrestres para o abastecimento dos contingentes. Meios que, por vezes, eram falíveis, como se pode verificar nas queixas de alguns oficiais que não recebiam as quantidades necessárias para alimentar os seus efectivos¹⁴⁷⁹, realidade que podia originar revoltas e, em última instância, a própria morte de soldados.

Por outro lado, as embarcações utilizadas como meio de transporte, não só de mantimentos como de soldados, são, de uma forma geral, mais eficazes¹⁴⁸⁰. Estas seriam requisitadas à população local, como se pode ver no seguinte passo¹⁴⁸¹:

«[...] ele deve requisitar dez embarcações de pequena dimensão no lado direito da margem [do rio] e dez embarcações de pequena dimensão no lado esquerdo da margem acima de Dir e recolher para mim o máximo de embarcações possível, [...]»

Como já foi referido, desde a sua origem até aproximadamente 2700 a. C. os veículos com rodas eram utilizados sobretudo como meios para deslocar apoio logístico¹⁴⁸². Naturalmente, não seriam os carros de guerra presentes no exército; estes, pelo contrário, seriam poupados o máximo possível ao atrito para prevenir danos desnecessários. Como meio de transporte seriam, pois, utilizadas carroças de quatro rodas, que a par do uso único com animais

¹⁴⁷⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 130-131; Idem, p. 203 [trad. nossa].

¹⁴⁷⁸ Idem, p. 203.

¹⁴⁷⁹ Como William Hamblin observou, é frequente surgirem expressões como: «[...] sessenta burros carregados de farinha [...] não são suficientes. Devem dar-nos cem burros carregados de farinha [...]»; cf. Idem, p. 203.

¹⁴⁸⁰ Veja-se o exemplo dos Egípcios, que apenas começaram a adoptar os veículos com rodas depois da «invasão» hicsa. Para além das, já apresentadas, questões unicamente militares, no que diz respeito ao transporte, em território egípcio utilizar o rio Nilo como via de movimentação sempre foi vantajoso, obstando assim ao aparecimento de veículos nas Duas Terras como meio de transporte, pelo menos até ao Império Novo; cf. Idem, p. 130.

¹⁴⁸¹ Idem, p. 203 [trad. nossa].

¹⁴⁸² Idem, p. 130.

e com embarcações (quando viável) permitiam a criação de uma linha de apoio logístico, essencial para a sobrevivência dos militares em campanha¹⁴⁸³.

Na medida do possível, as análises que irão ser desenvolvidas ao longo deste capítulo terão o seu foco nos aspectos logísticos que existiam em torno dos esquadrões de carros de guerra. A especificidade e complexidade da arma fazem com que esta tenha necessidades concretas¹⁴⁸⁴: desde a obrigatoriedade de haver peças sobresselentes para colmatarem possíveis danos, a inevitabilidade da existência de militares e animais de reserva, bem como de armamento, essencialmente os arcos e flechas, as lanças ou os dardos (dependendo da tipologia e momento da batalha). Outro aspecto a ter em conta é o próprio transporte destes veículos. Iriam os militares já sobre os carros a acompanhar o restante exército ao longo da coluna de marcha? Ou os carros iriam desmontados e, aquando do conflito, seriam montados para prevenir danos antes da batalha? Por fim, há que explicar que a análise dos vários aspectos ao longo deste capítulo apenas se focarão nos contextos historiográficos do segundo e primeiro milénios a. C., logo, o «carro» sumério não será aqui contemplado.

1. AURIGAS E COMBATENTES

As diferenças que observamos ao longo da tese entre as várias tipologias de carros que foram surgindo no decurso do segundo e primeiro milénios a. C. no Médio Oriente, no Egipto e na Anatólia, também se verificam nos diversos modelos de recrutamento e de treino que os vários exércitos optaram por utilizar. Como já foi referido, é o caso egípcio aquele que melhor conhecemos, de modo que será sobre este que uma parte considerável da análise recairá. Primeiro, iremos focar-nos no estudo do recrutamento dos militares que tripulariam os carros de guerra dos faraós, principalmente das XVIII e XIX dinastias, depois sobre o consequente treino destes recrutas e futuros soldados.

Apesar de ser o caso mais conhecido, ainda existem muitas problemáticas no que concerne ao recrutamento e ao treino dos militares presentes nos carros de guerra, realidade agravada pela ausência de fontes iconográficas que representem este tipo de processo. Num panorama geral, o recrutamento no Egipto era iniciado desde a planificação da campanha do ano seguinte; importa referir que, por norma, as expedições militares eram efectuadas durante

¹⁴⁸³ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 130.

¹⁴⁸⁴ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 246.

os meses de Verão (facto transversal a todas as geografias do mundo pré-clássico¹⁴⁸⁵), sendo a dimensão destas mesmas que poderia ditar o espectro de alistamento que iria ser necessário para o empreendimento. O processo de recrutamento apresenta claras diferenças entre os três principais períodos da história das Duas Terras: por exemplo para o Império Antigo, devido à ausência de conflitos em larga escala, verificamos que o recrutamento estava aqui adaptado à falta de estímulos externos ao desenvolvimento do acto de fazer a guerra. Durante este período, o recrutamento, para além de ser reduzido (quando comparado com os números das fases posteriores), era também focado apenas no alistamento de guerreiros amadores, as chamadas milícias.

Só durante o Primeiro Período Intermediário, e consequentemente no Império Médio, é que começamos a notar o primeiro embrião de um núcleo de soldados profissionais que faziam da guerra a sua forma de vida¹⁴⁸⁶. Assim, a maioria do exército egípcio era composta por camponeses, mineiros, artesãos, entre outras profissões e manufacturas, e esta situação vai-se manter até às alterações militares ocorridas durante o Império Novo. Embora seja importante mencionar que este tipo de soldados continuou a existir durante esta fase, agora com menos preponderância dentro do exército¹⁴⁸⁷, será a partir do Império Médio que começamos a perceber na máquina militar egípcia dois modelos de recrutamento, deixando de lado a natural contratação de mercenários, que aqui se apresenta como uma forma de recrutamento especial e tipologicamente distante daquilo que observamos nos dois modelos de recrutamento egípcio. Vindo já dos períodos anteriores (Império Antigo e Primeiro Período Intermediário), verificamos um processo de alistamento de recrutas feito por vários funcionários específicos. Vejam-se os seguintes cargos, os quais, devido à sua nomenclatura, aparentam estar relacionados com este processo: o «superintendente dos recrutas»¹⁴⁸⁸, o «líder dos recrutas»¹⁴⁸⁹ e o «comandante dos recrutas»¹⁴⁹⁰. Veja-se o seguinte excerto¹⁴⁹¹:

«[...] Membro da elite [...], dono do selo real, [...], favorito do rei, [...], comandante dos recrutas, comandante do exército, [...] Senuseret fez-me [...]; Eu, o general do exército, filho de Amu, Mentuhotep [...].»

¹⁴⁸⁵ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 142. Infelizmente, é-nos difícil estipular com que tempo de antecedência era uma campanha militar egípcia organizada; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 157.

¹⁴⁸⁶ Idem, pp. 156-157.

¹⁴⁸⁷ Idem, p. 157; SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, p. 26.

¹⁴⁸⁸ FIELDS, *Soldier of the Pharaoh*, p. 11; TARANCÓN HUARTE, «Antes de la Batalla: Los Preparativos para la Guerra en el Egipto Faraónico», *Antesteria*, 2, p. 43.

¹⁴⁸⁹ BREASTED, *ARE. Volume I*, p. 320.

¹⁴⁹⁰ FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 159.

¹⁴⁹¹ BREASTED, *ARE. Volume I*, pp. 248-249 [trad. nossa].

Quais seriam as funções destes oficiais? Se atentarmos nas nomenclaturas dos cargos referidos no parágrafo anterior, o último parece surgir numa posição mais elevada do que o primeiro, e este, o «superintendente dos recrutas», poderia ser o oficial que teria a função de pôr em prática o processo *in situ* e, por sua vez, seria destacado pelo «comandante dos recrutas». Tudo indica que o titular deste cargo seria um oficial de patente elevada, pois é possível notar que Mentuhotep foi ao mesmo tempo «comandante dos recrutas» e «comandante do exército».

O modelo local miliciano seria tanto voluntário como obrigatório, dependendo do volume de efectivos conseguido por cada um destes oficiais: para o Império Médio, o coeficiente de recrutamento destas milícias seria de um para cem habitantes e já durante o Império Novo de dez para cem¹⁴⁹². Estes mancebos, depois de recrutados seriam aquartelados¹⁴⁹³ em infra-estruturas onde, posteriormente, os «jovens»¹⁴⁹⁴ teriam um período de treino aproximadamente de dois anos.

Com um exército cada vez mais profissional, surge outra forma de recrutamento que consistia na colocação dos soldados e das suas famílias¹⁴⁹⁵ em colónias militares. Nestes complexos, iriam assim viver estas famílias, mas só lá podiam estar fixadas enquanto um membro do agregado familiar estava a servir no exército faraónico. Na base deste processo estava a substituição do veterano por um filho seu, que, dependendo do momento da «reforma» do seu progenitor, alcançaria o estatuto de militar profissional, depois de ser submetido ao treino militar, que deveria começar desde tenra idade.

O recrutamento de profissionais seria voluntário ou obrigatório? É plausível admitir que fosse maioritariamente voluntário e, inclusive, incentivado pelo agregado familiar, pois o privilégio de viver em colónias onde, à partida, as condições de vida seriam boas, só era possível, como já foi referido, caso a família tivesse um elemento a servir no exército. Se porventura houvesse a necessidade de aumentar o contingente de militares profissionais, então haveria certamente uma dimensão de obrigatoriedade no alistamento de novos recrutas¹⁴⁹⁶. No

¹⁴⁹² Assim, em teoria, durante o Império Médio, para que o poder central possuísse uma força armada de dez mil efectivos, neste caso, o Egipto teria de ter cerca de um milhão de habitantes. Já durante o Império Novo, com o aumento do coeficiente de recrutamento de milícias, para alistar, igualmente, uma força de dez mil soldados, era preciso uma demografia de apenas cem mil habitantes; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, pp. 158-165; FERRILL, *The Origins of War*, p. 53.

¹⁴⁹³ Era de extrema importância afastar estes futuros militares das suas zonas de conforto, pois assim estes ficariam mais bem preparados física e mentalmente para a guerra; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 158.

¹⁴⁹⁴ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, p. 145.

¹⁴⁹⁵ Não sabemos se haveria alguma restrição no que diz respeito às famílias que podiam ser fixadas nestas colónias, nem qual seria a extensão do agregado familiar que acompanharia os soldados para estes locais; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 160.

¹⁴⁹⁶ *Idem*, p. 162.

seguinte excerto, podemos observar o modelo de reposição hereditária presente nestas colónias militares¹⁴⁹⁷:

«[...] [O] meu senhor mostrou-me o seu favor; o rei do Alto e Baixo Egipto, Neb-maetré, ele colocou todas as pessoas sob o meu comando, e a lista dos seus números sob o meu controlo, como superior escriba do rei sobre os recrutas. Eu recrutei as classes [militares] do meu senhor, a minha pena considerou milhões de números; eu coloquei-os em [classes] no sítio dos [velhos]; o bastão da idade avançada tal como o seu amado filho. [...]»

Este modelo, iniciado durante o Império Médio, continuou em uso durante o Império Novo¹⁴⁹⁸ – como este trecho do reinado de Amen-hotep III o comprova –, embora, segundo Javier Martínez Babón, durante esta fase, devido às necessidades militares, as famílias residentes nestas colónias fossem obrigadas a entregar dois membros do seu agregado. Importa referir ainda que a concentração destes militares em infra-estruturas comuns facilitava não só o recrutamento e possíveis contagens de efectivos, mas também permitia que os veteranos fossem uma força de reserva, que podia ser aplicada a qualquer momento em caso de necessidade¹⁴⁹⁹. No Império Novo, para além das posições já referidas, verificamos também a presença do «chefe dos registadores de recrutas», um cargo que parece implicar a existência do «registador de recrutas»¹⁵⁰⁰, do «escriba dos recrutas»¹⁵⁰¹, do «chefe do departamento do recrutamento»¹⁵⁰² e do «escriba real dos recrutas»¹⁵⁰³.

Dispomos de poucas informações concretas sobre o recrutamento dos efectivos que serviam nos carros de guerra. Em primeiro lugar, é necessário ter em conta a estreita relação que esta arma tinha com a aristocracia egípcia, de modo que pelo menos uma parte dos soldados teria esta origem. Admitindo esta realidade, então o recrutamento seria quase inexistente, pois o futuro militar seria preparado e «formatado» para a função de combater sobre um veículo desde tenra idade, logo, quando atingisse a idade necessária, entraria no exército.

Tanto o auriga como o soldado combatente faziam parte desta classe social? No caso particular do combatente, tudo indica que sim, pois era o militar com maior importância dentro do grupo de efectivos de um carro. Já para o caso do auriga, a sua proveniência seriam as

¹⁴⁹⁷ BREASTED, *ARE. Volume II*, p. 374 [trad. nossa].

¹⁴⁹⁸ MCDERMOTT, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 107.

¹⁴⁹⁹ MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, pp. 144-145; FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 166.

¹⁵⁰⁰ Este cargo surge nas informações que possuímos relativas à carreira pública de Horemheb; cf. SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 179.

¹⁵⁰¹ BRYAN, «The 18th Dynasty before the Amarna Period», *The Oxford History of Ancient Egypt*, p. 264.

¹⁵⁰² Este oficial surge pela primeira vez durante o período de Amarna; cf. MORRIS, *The Architecture of Imperialism*, p. 122; FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, pp. 168-169.

¹⁵⁰³ HEALY, *New Kingdom Egypt*, p. 18.

colónias militares, onde este treinaria de uma forma intensiva e especial com o carro e com a parelha de cavalos¹⁵⁰⁴.

O aparato e especificidade do treino dos militares que estariam presentes nos carros obriga a que estes fossem submetidos a processos, em muitos dos casos, diferenciados do restante exército faraónico¹⁵⁰⁵. Infelizmente, e de uma forma geral, o nosso conhecimento relativo aos métodos de treino destes efectivos é reduzido, pois tanto as fontes escritas como iconográficas¹⁵⁰⁶ sobre este assunto são omissas. Concretamente sobre o treino, não iremos observar os métodos dos restantes soldados, pois a especificidade do treino dos esquadrões exigiria, à partida, que o processo fosse diferenciado¹⁵⁰⁷. Segundo Robin Archer, um soldado treinado sobre um carro de guerra conseguiria disparar cerca de uma flecha em cada seis segundos¹⁵⁰⁸, algo que daria um total de dez projecteis por minuto e cem em dez minutos.

Daquilo que nos é possível entender como seria o treino de um militar com funções nos carros de guerra, em primeiro lugar o auriga deveria ter um treino focado no controlo de equídeos e na forma de conduzir a partir de uma plataforma desde que optou ou foi escolhido para essa função. Haveria uma fase intermédia? Não existem dados, apenas podemos conjecturar se estes soldados teriam de, inicialmente, treinar sobre um cavalo para melhor compreenderem as idiossincrasias deste tipo de animal e só depois começaria o treino sobre o carro de guerra.

Tanto o auriga como o soldado combatente treinariam em conjunto? Tudo indica que sim: na fase em que estes teriam a idade para serem alistados no exército¹⁵⁰⁹, seria imperioso ambos os elementos do carro estarem em sintonia, pois só assim o carro de guerra seria bem utilizado. Como já foi referido, poucos são os dados iconográficos relativos ao processo de treino; apesar de tudo, há que realçar duas imagens que representam um jovem faraó a treinar com o arco e flecha, no primeiro caso apeado e no segundo exemplo já sobre o carro de guerra.

Especialmente a partir do Império Novo, esta foi a arma de eleição dos reis egípcios, algo que não surpreende, pois era o principal armamento presente nos carros de guerra desta

¹⁵⁰⁴ FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, pp. 166-167.

¹⁵⁰⁵ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 246; ARCHER, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», *NPAW*, p. 66; e SPALINGER, «Warfare in Ancient Egypt», *ACANE*, p. 235; também JAKOB, «Economy, Society, and Daily Life in the Middle Assyrian Period», *ACA*, p. 152.

¹⁵⁰⁶ Existe um mural oriundo de Beni Hassan que representa momentos do treino de militares, mais concretamente na luta corpo-a-corpo; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 171.

¹⁵⁰⁷ Para mais informações relativas ao treino dos soldados de infantaria egípcios, veja-se Idem, pp. 170-183.

¹⁵⁰⁸ Idem, p. 61.

¹⁵⁰⁹ Importa relembrar que ambos poderiam ter origens diferentes, pois o auriga poderia ser oriundo das colónias e o combatente ter uma origem aristocrática, realidade que pode criar problemas no que diz respeito ao treino em conjunto destes militares.

sociedade. Assim, é natural que o futuro faraó, desde tenra idade, fosse instruído no manejo do arco e flecha, no começo a pé, devido à sua faixa etária, como forma de adaptação à arma e depois, já mais velho, sobre um carro de guerra. Esta possível evolução também seria verificada nos soldados combatentes com origem socialmente elevada. Ainda relativamente à imagem de Amen-hotep II a praticar sobre o seu veículo (Imagem 36), e embora a iconografia não o represente, certamente que haveria um auriga junto deste, logo é provável que o treino do auriga, pelo menos a partir de uma certa altura, fosse transferido para o local de adestramento do, muitas vezes de *status* socialmente elevado, soldado combatente.

Pouco se sabe sobre o tipo de recrutamento e do posterior treino que os soldados das sociedades do Corredor siro-palestino tinham. A partir dos arquivos de Ugarit, sabe-se que os oficiais com a nomenclatura de «chefe dos carros de guerra» gozavam de um estatuto elevado na hierarquia militar da cidade.



Imagem 36 - Cena de treino de Amen-hotep II disparando setas no seu carro de guerra [retirado de <https://www.flickr.com/photos/manna4u/32134515936/>].

Era o «chefe dos cavaleiros» quem comandava os aurigas, e era responsável pelo treino destes e também do resto da tripulação¹⁵¹⁰. Especificamente sobre o recrutamento do exército israelita, numa primeira fase, estava baseado num levantamento de jovens com mais de vinte anos entre as tribos locais ou¹⁵¹¹, caso a ameaça fosse maior, em todo o território¹⁵¹². O processo de recrutamento é visível no seguinte excerto¹⁵¹³:

«[...] Fazei o recenseamento de toda a comunidade dos filhos de Israel segundo as suas famílias, segundo a casa de seus pais, contando, nominalmente, por cabeça, todos os varões de vinte anos para cima, todos os que em Israel forem aptos para o exército. [...]»

Este trecho, retirado do *Livro dos Números*, fala do recenseamento das tribos do Sinai. Aqui, percebe-se que era aos vinte anos que um homem tinha de ir servir o exército; falta saber se este soldado recebia um treino prévio antes do recrutamento. Qual era o tempo máximo do

¹⁵¹⁰ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 86.

¹⁵¹¹ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 42.

¹⁵¹² SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 46.

¹⁵¹³ Nm 1.2-3 apud ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 209.

serviço militar feito a partir deste recrutamento? No *Primeiro Livro das Crônicas*, num versículo intitulado precisamente «Organização Militar», é dito que os militares, a mando do rei de Israel, serviam este «chegando e partindo mensalmente». Aqui, fica claro que o tempo de serviço de um soldado, pelo menos o de infantaria, seria de um mês. O versículo em questão acaba por fazer uma enumeração de doze meses, e de qual era o líder de cada um dos doze exércitos¹⁵¹⁴.

«[...]

Os filhos de Israel que, sob as ordens dos seus chefes de famílias, chefes de milhares e de centenas e seus oficiais, serviam o rei, chegando e partindo mensalmente, formavam divisões de vinte e quatro mil homens cada uma.

À frente da primeira divisão, durante o primeiro mês, achava-se Jachobam, filho de Zabdiel, e a sua divisão tinha vinte e quatro mil homens. Era da linhagem de Peres e comandava todos os chefes de tropa durante o primeiro mês.

À frente da divisão do segundo mês estava Dobai, o aoíta; Miquelot era um dos chefes desta divisão que contava com vinte e quatro mil homens.

[...]»

Este excerto refere ainda que cada divisão teria vinte e quatro mil soldados. Parece ser um número bastante considerável (e irreal), tendo em conta que era um levantamento tribal. Certamente que a enumeração das doze divisões, com vinte e quatro mil militares cada, não implica que cada uma tivesse um modelo independente de recrutamento, de treino e de acção. Teria este exército um comandante diferente por mês? Seriam estes vinte e quatro mil soldados rendidos mensalmente? Não havendo respostas concretas, estas questões terão de ficar em aberto, embora a demografia local pareça inviabilizar esta possibilidade.

Para as sociedades da Mesopotâmia onde, em média, o serviço militar seria uma obrigação¹⁵¹⁵, há que distinguir o caso do rei assírio Chamsiudad I (c. 1808-1776 a. C.¹⁵¹⁶), o modelo de organização militar e de determinação dos militares que seriam capazes de servir como soldados consistia naquilo que António Ramos dos Santos refere como «campos de subsistência». Ou seja, no arrolamento de terras pertencentes ao palácio e que seriam atribuídas a homens que posteriormente iriam servir no exército, havendo uma constante recolocação de efectivos em terras daqueles que tinham perecido nas batalhas da campanha anterior¹⁵¹⁷.

Em que circunstâncias era feito o recrutamento destes militares? O método de atribuição de bens a estes indivíduos evidencia a presença de forças «milicianas», algo que não surpreende

¹⁵¹⁴ 1Cr 27.1-4 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 578.

¹⁵¹⁵ JOANNÈS (dir.), «Service Militaire», *DCM*, p. 774.

¹⁵¹⁶ FRAHM, «List of Assyrian Kings», *ACA*, p. 614.

¹⁵¹⁷ SANTOS, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, p. 34.

tendo em conta a cronologia do reinado deste monarca¹⁵¹⁸. Estes homens serviriam no exército durante os meses de campanha e, quando regressassem, iriam trabalhar nas suas terras para, no ano seguinte, caso houvesse campanha militar, voltarem a ter funções militares. Este modelo de atribuição de terras sugere também que nele não estariam incluídos os membros mais abastados da sociedade assíria da época.

Numa cronologia bastante aproximada do contexto assírio mencionado, no reinado de Zimrilin em Mari, conhecemos a existência de censos, que, para além da sua dimensão social e económica, também apresentavam aspectos relacionados com o exército desta cidade e, mais concretamente, com o recrutamento militar. Este processo era conduzido por um aparelho burocrático complexo e seria liderado pelo «secretário do exército» (DUB.SAR MAR.TU), que, por sua vez, seria auxiliado por um escriba, que era colocado junto a uma unidade específica e que tinha a função de registar o número de soldados e as suas proveniências; a partir destas listas, surgiriam outras, como as baixas e as deserções.

Segundo William Hamblin, no período deste reinado cada governador local teria a obrigação de supervisionar o recrutamento nos territórios sob a sua jurisdição e também de garantir que a sua cota de fornecimento de efectivos era cumprida. Sabemos que os recrutas tinham de fazer um juramento que consistia em afirmar que eram leais a uma determinada divindade, como por exemplo: «juro um pacto de lealdade a Dagan»; seguidamente, os seus nomes seriam registados em tabuinhas de barro, ficando o original na sede da respectiva unidade e sendo enviada uma cópia para o arquivo central.

Como era feito o recrutamento em Mari? Quem era alistado? Tudo indica que o processo de recrutamento se iniciava por uma chamada geral dirigida às populações sob o controlo da cidade, sendo efectuado depois, como já foi dito, um recrutamento local supervisionado pelo governador. Os homens que se apresentassem eram submetidos a uma inspecção a fim de ser feita uma triagem dos capazes e dos incapazes, sendo estes últimos, por várias razões¹⁵¹⁹, enviados para casa.

Apesar de haver este tipo de selecção, conhecem-se casos onde o comandante do exército apresentou queixas sobre a falta de «tropas confiáveis» ou pela substituição de soldados experientes por recém-treinados, como se pode ver na seguinte frase: «Porque tu libertas [do serviço] homens e substituis desnecessariamente estes por pequenas crianças

¹⁵¹⁸ Nas sociedades pré-clássicas deste período, ainda não observamos uma forte presença de soldados profissionais: veja-se o caso do Egipto, que só começou a dispor de militares com estas características a partir do Império Médio; cf. FERREIRA e VARANDAS, «Recrutamento e treino militar», *Hapi*, 5, p. 161.

¹⁵¹⁹ Os recrutas podiam ser rejeitados por estarem doentes, por idade avançada, ou por terem alguma deficiência física ou mental; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 192.

[inexperientes]»¹⁵²⁰. A presença de soldados fracos pode estar relacionada com a necessidade de preencher as cotas impostas pelo poder central aos governadores locais. Em que circunstâncias eram recrutados os efectivos dos carros de guerra? Haveria diferenças entre o modelo de alistamento do auriga e do combatente? Sabemos que o serviço militar como tripulante de carros de guerra era apanágio da elite social da cidade¹⁵²¹, embora não seja claro se ambas as funções logravam ter este estatuto.

Não conhecemos as formas como era feito o treino destes militares e se haveria adjacente ao processo de recrutamento local uma dimensão de treino desta tipologia específica de soldado. Muito à imagem daquilo que já se observou para o Egipto, estando o carro relacionado com a elite, é provável que os jovens fossem treinados nesta prática bélica desde tenra idade, não estando assim sujeitos ao processo de recrutamento dos restantes efectivos, pois tinham sido «formatados» para aquelas funções desde muito cedo.

Para além da dimensão egípcia, um outro contexto relativamente bem conhecido é o da Neo-Assíria. Aqui, devido à dimensão territorial que esta civilização logrou atingir, o seu processo de recrutamento seria vasto e bastante heterogéneo, desde as terras de origem da sociedade assíria às tribos seminómadas do Zagros, as zonas em torno da Babilónia ou as regiões rurais do império, todas estas estavam sujeitas ao processo de recrutamento¹⁵²².

De uma forma geral, a reunião dos soldados começava a ser feita por uma ordem real transmitida aos governadores locais, que por sua vez remetiam para os seus súbditos¹⁵²³; estes, tudo indica, alistavam-se voluntariamente como recrutas. Por outro lado, segundo Tamás Dezső, as classes mais baixas, que inevitavelmente teriam de voltar para as suas terras para exercerem as suas profissões, caso a cota não fosse preenchida, seriam em alguns casos obrigadas a entrar na recruta¹⁵²⁴. Pelo menos ao que às unidades provinciais diz respeito, tudo leva a crer que o recrutamento seria feito localmente e depois os mancebos seriam transferidos para um centro de treino.

Este acto seria realizado nos locais de origem? Na capital? António Ramos dos Santos diz-nos que, em geral, os soldados e o armamento iam chegando à capital do império e dava-se

¹⁵²⁰ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 192-193 [trad. nossa].

¹⁵²¹ Idem, p. 198.

¹⁵²² DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 15.

¹⁵²³ Este ajuntamento seria feito para todas as cidades do império, bem como para os vários vassallos do rei neo-assírio, embora pareça existir em alguns casos apenas um limite necessário de militares que tinham de ser levados por uma região para a guerra. Veja-se o caso do governador provincial de Guzana, Mannukiasashur, durante o reinado de Adad-nirari III (c. 810-783 a. C.); cf. SANTOS, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, pp. 34-35; FRAHM, «The Neo-Assyrian Period (ca. 1000-609 a. C. BCE)», *ACA*, p. 174.

¹⁵²⁴ DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 39.

o levantamento dos materiais, com a ressalva de quando já haveria um objectivo pré-estabelecido de campanha e, assim, os contingentes dirigiam-se directamente para o local de encontro¹⁵²⁵. Esta possibilidade faz com que o processo de treino tivesse de ser feito, maioritariamente, nos povoados de origem ou em centros de treino específicos que permitissem o desenvolvimento do recruta antes da chamada às armas do rei neo-assírio¹⁵²⁶. De uma forma geral, pouco se conhece sobre os modelos de treino dos efectivos dos carros de guerra existentes nos exércitos dos monarcas neo-assírios; apenas do reinado de Salmaneser I¹⁵²⁷ se observa aquilo que aparenta ser a nomeação de uma unidade de carros, que pela terminologia utilizada na fonte textual parecem ser de qualidade inferior. Terão recebido um treino de menor qualidade? Será uma questão tipológica dos próprios veículos? Ou o problema estará na proveniência dos militares? Não havendo respostas, as questões terão de ficar em aberto. Continuando a análise sobre o recrutamento, veja-se o seguinte excerto¹⁵²⁸:

«[...] Agora, devem os comandantes dos carros ser os prefeitos ou os oficiais de recrutamento que partem para os seus recrutamentos [venham] directamente [a mim]? Ou [o rei (certamente) dirá]: «Os prefeitos e os [oficiais de recrutamento] devem [dirigir-se] directamente a mim [...]»

Neste trecho datado do Império Neo-assírio (o reinado é desconhecido), é mencionado o cargo de «oficial do recrutamento», o qual, segundo a fonte, parece ser um sucedâneo dos próprios «comandantes dos carros». Depois de terminada a campanha militar e do retorno à origem, passariam estes últimos a exercer cargos relacionados com o recrutamento dos militares do exército neo-assírio? O início do excerto parece sugerir tal interpretação, resta saber se estes «comandantes dos carros» e, agora, «oficiais do recrutamento» iriam desempenhar esta função sobre os futuros efectivos dos carros de guerra ou se o recrutamento seria extensivo aos restantes contingentes da máquina militar neo-assíria: a falta de especificação do cargo não permite definir o contexto do recrutamento, embora a separação entre as unidades de infantaria e de carros de guerra, já patenteada em períodos anteriores, possa sugerir que os agora «oficiais do recrutamento», por terem sido «comandantes dos carros», apenas poderiam ter a função de trazer para as forças neo-assírias os futuros militares que iriam combater nos carros de guerra.

Em que modelos era feito este recrutamento? Haveria distinções entre os aurigas, os combatentes e os portadores de escudo? Tal como parece acontecer para o Egipto, haveria neste

¹⁵²⁵ DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 39.

¹⁵²⁶ Segundo Frederick Fales, as capitais provinciais eram dotadas de todos os recursos necessários para o bom funcionamento do aparelho administrativo e militar neo-assírio; cf. FALES, «Palatial economy in Neo-Assyrian documentation. An Overview», *Pasiphae*, 11, p. 273.

¹⁵²⁷ LUCKENBILL, *ARAB*, p. 40.

¹⁵²⁸ SANTOS, «Um orçamento da guerra na Antiga Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 58.

contexto uma forte relação entre a aristocracia e os oficiais dos carros de guerra? Se sim, então como eram feitas as suas admissões no exército? A especificidade da função, quer do auriga, do combatente ou dos portadores de escudo, obrigava a que o seu recrutamento fosse especializado, e inclusive estes poderiam ser soldados semiprofissionais ou até mesmo profissionais¹⁵²⁹. Teria o «oficial do recrutamento» apenas a função de admitir como recrutas os «jovens» de *status* social mais baixo? Num modelo de recrutamento local? Este vasto questionário terá de ficar em aberto, pois não possuímos informações suficientes que permitam fornecer respostas concretas a estas problemáticas.

Em correlação com o posto avançado de Mazamua e com a campanha de Sargão II feita em 710 a. C., surge um termo sobre cujo significado a comunidade científica não tem uma resposta definitiva. A expressão *sāb šarris* parece estar estreitamente relacionada com as unidades que compunham o exército assírio; a sua utilização é ambígua, pois tanto é empregada para a cavalaria como para carros de guerra¹⁵³⁰.

Frederick Fales sugere que este nome pode significar um candidato a auriga ou a «terceiro homem», depois de ser submetido ao treino do «oficial do recrutamento»¹⁵³¹. Nas «Listas Equestres», são referidos vinte e oito altos oficiais e oficiais ligados ao processo de recrutamento dos «carros de guerra do palácio», *mušarkisāni ša GIŠ.GIGIR É.GAL*¹⁵³², o que mostra a correlação entre estas duas tipologias de oficiais, pois para cada alto oficial havia um oficial correspondente. Estes teriam a função de garantir o fornecimento de cavalos, de assegurar a logística da unidade e de recrutar soldados para os esquadrões reais, embora não se saiba qual a amplitude deste recrutamento¹⁵³³. Seria, também, expandido para outros modelos de unidades das forças assírias¹⁵³⁴? Esta relação é evidente na lista referida, pois dos catorze

¹⁵²⁹ DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 32.

¹⁵³⁰ FALES, «The Assyrian Word for “(foot) soldiers”», *Biblical and Ancient Near Eastern Studies in Honour of Buxenay Oded*, pp. 79-80.

¹⁵³¹ DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 80-81.

¹⁵³² No CTN III 103 e 108, surge também a expressão *mušarkisāni ša GIŠ.GIGIR [mugerrī] qurubte*, que é normalmente traduzida para «oficiais do recrutamento da guarda de carros de guerra», mas infelizmente as referências a estas unidades são parcas e é difícil aprofundar a sua observação; cf. Idem, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 107; DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 197.

¹⁵³³ Associado a este acto está o termo *raksu*; actualmente, não se sabe ao certo qual o significado concreto desta palavra, pois a comunidade científica divide-se entre o termo «recruta» e «mercenário»; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, pp. 118-120.

¹⁵³⁴ Idem, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, pp. 106-107.

altos oficiais existentes para a «guarda montada»¹⁵³⁵ há o mesmo número de oficiais; o mesmo se verifica com uma unidade provincial (dez para dez)¹⁵³⁶.

Já para as unidades de carros de guerra de origem estrangeira que surgem no exército de Sargão II¹⁵³⁷, como seria feito o seu recrutamento? Embora seja sempre problemático para quem recruta num contexto potencialmente hostil, estas unidades de carros de guerra parecem ter sido formadas a partir de recrutamentos (normais ou forçados) feitos nas regiões conquistadas. Devido aos problemas que a utilização de soldados oriundos de terras ocupadas pode trazer, não se pode negligenciar a possibilidade de estas unidades serem formadas a partir da contratação de mercenários: o fenómeno da aquisição de serviços bélicos é uma realidade presente em toda a Antiguidade Pré-clássica, desde o Egipto ao Hatti. Grande parte destas forças parece ter a sua origem no Corredor siro-palestino, local onde o Egipto do Império Novo já tinha contratado mercenários com carros de guerra, os chamados *mariannu*¹⁵³⁸. Caso estas unidades fossem constituídas por mercenários, é provável que estes trouxessem consigo os seus próprios carros, o que diversificou a forma de utilizar esta arma em combate.

Sendo o exército hitita do período imperial uma força cronologicamente datável da segunda metade do segundo milénio a. C., esta já começa a apresentar características iminentemente de cariz profissional, realidade que, de resto, é verificável nos exércitos egípcios do Império Novo. Assim, para além da presença dos militares de carreira, observamos também a presença de contingentes recrutados a sociedades «vassalas» do Hatti¹⁵³⁹ – mercenários –, bem como de levantamentos feitos sobre as populações locais, essencialmente de tipologia miliciana¹⁵⁴⁰, por conseguinte soldados não profissionais. Sabemos que no Hatti só os homens livres podiam fazer parte da força profissional do exército e que estariam divididos entre

¹⁵³⁵ As «Listas Equestres» mostram que havia o dobro dos «oficiais do recrutamento dos carros de guerra do palácio», em relação ao homólogo da cavalaria. Esta diferença quantitativa parece sugerir que, aquando do reinado de Sargão II, o carro de guerra era uma arma mais presente e preponderante na guerra que a arma de cavalaria; cf. DEZSŐ, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) Based on the Nimrud Horse Lists», *SAAB*, XV, p. 133.

¹⁵³⁶ *Idem*, p. 95.

¹⁵³⁷ PRITCHARD, *ANET*, p. 284-285.

¹⁵³⁸ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 74.

¹⁵³⁹ Veja-se o seguinte excerto do reinado de Mursili II: «Então eu fui para a terra de Mira. Eu [...] a terra de Mira a Mashuiliwa, a terra do rio Seha para Manapa-Tarhunta, e a terra de Hapalla para Targasnalli. Eu subjuguéi estas terras e impus levantamentos de soldados sobre elas, e elas começaram a providenciar soldados para mim. [...]» [trad. nossa]; cf. BECKMAN e BRYCE e CLINE, *The Ahhiyawa Texts*, p. 25.

¹⁵⁴⁰ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 142.

Hattucha e outros pontos do império como guarnição¹⁵⁴¹, logo sempre à disposição caso o rei hitita necessitasse¹⁵⁴².

Como era feito o recrutamento destes militares? Seria voluntário? Estariam obrigados a fazer um serviço militar? Pouco se conhece sobre o método de recrutamento. Os investigadores Jürgen Lorenz e Ingo Schrakamp dizem que a posseção de terras poderá estar relacionada com quem podia ser alistado como militar das forças regulares do exército, inclusive associando esta situação ao termo «homens de armas», embora estes não pareçam ser os mesmos que estão permanentemente aquartelados em Hattucha¹⁵⁴³. Trevor Bryce defende que estes militares na sua maioria seriam voluntários com a intenção de fazer uma carreira militar em busca de recompensas. No que diz respeito ao recrutamento de soldados em territórios conquistados, este seria feito pelo chefe local, mas sempre submetido às condições impostas pelo Hatti: circunstância amplamente presente em vários tratados hititas, como se pode ver nos seguintes excertos datáveis dos reinados de Suppiluliuma I e de Hattusili III¹⁵⁴⁴:

«[...] [quando o rei do Hatti for para atacar] os seus inimigos, se tu, Aziru, [não] mobilizares o teu coração [com a infantaria] e os carros de guerra, e não lutares contra ele com ímpeto, tu então transgrediste o juramento. [...]»

«[...] Então [o rei e a rainha] fizeram [este acordo] contigo: [Sua majestade] suspendeu [os carros de guerra e a infantaria na terra do [rio] Hulaya [onde o arsenal] é posse do Hatti, e [no futuro] apenas [200] dos seus [homens] devem ir em expedições militares hititas. [...]»

Infelizmente, pouco se sabe sobre o coeficiente das tropas profissionais dentro do exército hitita, bem como dos próprios vassalos, desconhecimento que é transposto para as tropas não profissionais, as milícias. Se tivermos como base o caso egípcio, então, conforme as necessidades militares foram aumentando, as milícias perdem importância dentro do exército em detrimento dos soldados profissionais. Porém, a falta de informação não permite dizer com certeza se este caso também aconteceria no Hatti¹⁵⁴⁵. As milícias eram recrutadas localmente, e nas fontes surgem referidas a partir da sua terra de origem e, normalmente, lideradas por um oficial local.

¹⁵⁴¹ No seguinte excerto, podemos observar a presença de tropas hititas em território estrangeiro, aqui inclusive requisitadas pelo vassalo: «[...] Ou se tu requisitares infantaria e carros de guerra da minha majestade, [ou] se tu requisitares infantaria e carros de guerra de um comandante hitita de fronteira [...]» [trad. nossa]; cf. BECKMAN, *HDT*, p. 72.

¹⁵⁴² BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 11.

¹⁵⁴³ Idem, pp. 13-14.

¹⁵⁴⁴ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 142-143; BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 11; e BECKMAN, *HDT*, p. 38 [trad. nossa]; também Idem, p. 108 [trad. nossa].

¹⁵⁴⁵ Talvez o melhor exemplo sejam as listas de contingentes hititas presentes em Kadech. Contudo, é importante referir que estas informações advêm de uma fonte externa (e de um inimigo), sendo também o único caso onde a especificação das forças é tão pormenorizada, não permitindo assim um exercício de comparação.

Tudo indica que estes militares não tinham um sector específico dentro do próprio exército, pois serviam tanto na infantaria, como nos contingentes de arqueiro ou nos esquadrões de carros¹⁵⁴⁶, se bem que em funções como o auriga a necessidade de habituação, tanto ao carro como aos animais, não parece coincidir com o método de recrutamento das tropas milicianas. Quais os soldados que compunham os efectivos dos carros de guerra hititas? Em condições normais, o recrutamento seria feito dentro das fronteiras do Hatti (centro da Anatólia), pois a especificidade das funções obrigaria a que existissem mecanismos de treino e recrutamento bastante evoluídos. Todavia, em caso de necessidade, o recrutamento seria feito noutras latitudes do império: veja-se o exemplo de Muwatalli, que destacou o seu irmão como comandante do exército e dos carros de guerra para ir recrutar efectivos na Síria¹⁵⁴⁷. Inclusive, existe um excerto das «Cartas de Ugarit», cidade localizada precisamente na Síria, onde é dito que tinham sido enviados aurigas de menor qualidade¹⁵⁴⁸. A qualidade, seja nos efectivos (auriga, soldado combatente e portador de escudo) ou nos cavalos, advém, inevitavelmente, muito da propriedade do treino a que estes foram submetidos; a necessidade de gerar soldados capazes deverá ter criado profissionais com o seu próprio *ethos*¹⁵⁴⁹.

Pouco sabemos sobre os métodos de treino para os contingentes humanos que conduziam e combatiam nos carros de guerra, conhece-se apenas que o treino destes militares era feito sob a supervisão de dois oficiais, e que era usado como arma de eleição o arco e flecha. Esta arma por si só já implica um elevado grau de treino, mesmo quando utilizada por soldados apeados, devido ao factor de movimento que está associado aos carros de guerra: então, como a dificuldade aumenta, o treino também terá, à partida, de ser mais intenso e específico¹⁵⁵⁰.

O treino do soldado combatente com arco e flecha incluía a afiação das pontas de seta, a aerodinâmica da própria flecha, bem como, naturalmente, a aplicação do arco. Trevor Bryce acrescenta ainda que na parte final do programa de treino os militares teriam de mostrar as suas capacidades perante o rei e que os que acertavam no alvo recebiam uma taça de vinho e os que falhavam eram forçados a beber um líquido pouco agradável, que muito provavelmente seria urina, tendo em conta que esta era utilizada como punição em outros momentos dentro do

¹⁵⁴⁶ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 142.

¹⁵⁴⁷ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 250.

¹⁵⁴⁸ Idem, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, p. 216.

¹⁵⁴⁹ Idem, *Life and Society in the Hittite World*, p. 112.

¹⁵⁵⁰ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, pp. 137-139.

Império Hitita. Para além da provável exigência de voltar para o campo de treino, este militar que teria falhado na demonstração era também obrigado a correr nu perante os seus pares¹⁵⁵¹.

2. ANIMAIS

O cavalo não é um animal do topo da cadeia alimentar; ele tem, naturalmente, um mecanismo de defesa bastante apurado, fazendo com que este equídeo, em caso de perigo, tenha sempre a tendência para entrar em pânico e a tentação de fugir no sentido contrário ao inimigo que o ataca, seja este um animal carnívoro, capaz de o matar, ou uma muralha de escudos num campo de batalha. Na guerra, estes estímulos são constantes, seja o cheiro a sangue, pois o cavalo possui um olfacto bastante apurado¹⁵⁵², seja o barulho produzido pela refrega. Num ambiente hostil, a possibilidade de um cavalo se recusar a avançar em direcção ao opositor é elevada, quer em termos de choque, como alguns veículos pesados podiam ser utilizados, quer permanecendo a alguma distância em relação às primeiras linhas inimigas, sendo aqui o caso mais paradigmático o carro de guerra egípcio (Imagem 37).

Sem dúvida, a primeira situação será mais problemática, pois o cavalo tem de entrar em contacto directo com o elemento hostil. Com que frequência aconteceriam estas recusas? Naturalmente, esta é uma questão de difícil resposta, mas a

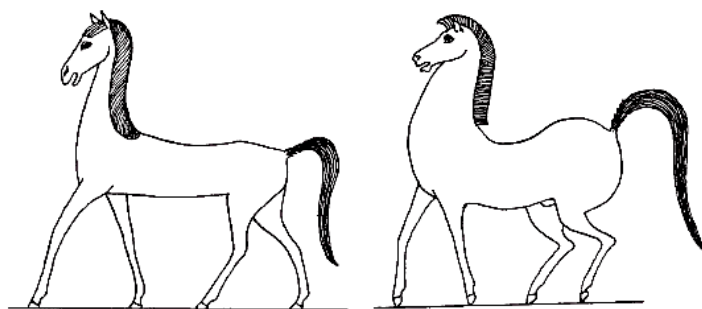


Imagem 37 - Representação de cavalos egípcios [retirado de SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 9].

importância que o cavalo adquiriu, desde a sua introdução no Médio Oriente, em contexto bélico, e as formas de treino e preparação destes animais para a guerra, que foram sendo aperfeiçoadas ao longo do tempo¹⁵⁵³, são factores que terão ajudado a que estes problemas fossem menos frequentes.

Haveria diversos tipos de treino? Tendo em conta as várias formas de utilizar o carro de guerra em batalha, e por associação o próprio cavalo, é de supor que para cada cenário haveria

¹⁵⁵¹ BRYCE, *Hittite Warrior*, p. 27.

¹⁵⁵² DOWNS, «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», *American Anthropologist*, p. 1193.

¹⁵⁵³ Um exemplo deste treino advém de um texto hitita, intitulado «O texto de Kikkuli»; cf. RAULWING, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariot Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», *NEA*, pp. 1-21.

um determinado tipo de treino. Os factores mencionados sugerem que, apesar do temperamento nervoso¹⁵⁵⁴ do cavalo, este seria, sobretudo, um animal viável e confiável num campo de batalha. Segundo Fernando Quesada Sanz, o asno e o onagro são, por outro lado, animais bastante difíceis de controlar, devido à sua rebeldia e teimosia¹⁵⁵⁵, sendo este mais um factor que torna o cavalo o animal de tiro ideal.

A partir de uma fonte hitita do século XV a. C. chamada «Textos de Kikkuli»¹⁵⁵⁶, temos algum conhecimento de como seria realizado o treino dos cavalos usados nos carros de guerra, e de que eram adestrados para a velocidade, força e resistência¹⁵⁵⁷. O documento era acima de tudo um manual para ser utilizado pelos oficiais que tinham a seu cargo o treino e a manutenção dos equídeos.

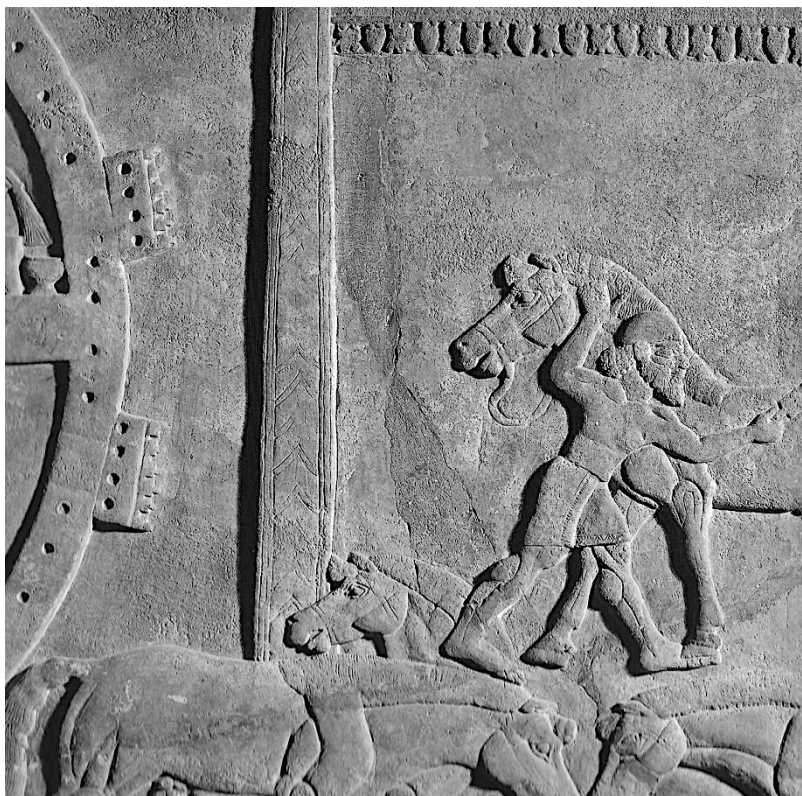


Imagem 38 - O tratamento de cavalos; cena datável do reinado de Assurnasirpal II [retirado de COLLINS, *Assyrian Palace Sculptures*, p. 46].

Este Kikkuli terá sido um tratador e treinador de cavalos da terra do Mitanni, pois é assim que ele se descreve: «Aqui [fala] Kikkuli, um treinador de cavalos da terra do Mitanni»¹⁵⁵⁸. O número de línguas em que este manual foi traduzido, em hitita e em acádico essencialmente, indicia a difusão deste documento pelo Médio Oriente, desde a Babilónia e Assíria, até ao Mitanni e Hatti. Entre os vários conselhos presentes nesta fonte, há que distinguir o seguinte¹⁵⁵⁹:

«[...]»

¹⁵⁵⁴ DOWNS, «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», *American Anthropologist*, p. 1193.

¹⁵⁵⁵ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 18.

¹⁵⁵⁶ LORENZ e SCHRAKAMP, «Hittite Military and Warfare», *Insight into Hittite History and Archaeology*, p. 141; PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 46.

¹⁵⁵⁷ BRYCE, *Life and Society in the Hittite World*, p. 112.

¹⁵⁵⁸ RAULWING, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariots Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», p. 3 [trad. nossa].

¹⁵⁵⁹ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 74 [trad. nossa].

Quando a meia-noite chegar vem o auriga e traz os cavalos para fora do estábulo e atrela-os. Ele irá conduzi-los durante um quilómetro, e depois a galope por mais sete campos [...]. Quando eles voltarem, ele irá retirar os arreios aos cavalos e secá-los. No estábulo eles receberam duas mãos cheias de palha, uma de trigo, e quatro mãos cheias de cevada. Quando eles terminarem de se alimentar, ele deixará que comam palha o resto da noite.

[...]

Depois de um longo galope o estábulo fica bastante quente. Se os cavalos ficam impacientes, e começam a suar, o seu cabeção é retirado bem como as suas vestes, e um freio é colocado neles.

[...]»

Segundo Peter Raulwing, esta fonte diz que o treino dos cavalos deveria começar no Outono e continuar durante cento e oitenta e quatro dias; aqui são descritos os processos mais eficazes para cuidar destes equídeos, bem como as melhores formas de alimentar e fornecer água aos animais¹⁵⁶⁰. A necessidade de possuir cavalos em boas condições e capazes de aguentarem o «caos organizado» que era a guerra no mundo pré-clássico seria contínua, algo que obrigaria a que houvesse uma quantidade de oficiais e funcionários constantemente com funções relacionadas com a manutenção e treino dos equídeos que depois iriam ser utilizados nos carros de guerra. A título de exemplo, estes funcionários, como os treinadores de cavalos, comerciantes de víveres, escudeiros e funcionários dos estábulos são referidos já desde o século XVIII a. C. nos arquivos palacianos de Mari e de Chagar Bazar na Mesopotâmia. Também seriam precisas infra-estruturas e tecnologias que permitissem um bom trato dos equídeos, desde alojamento, forragens e um bom sistema de distribuição de águas¹⁵⁶¹. De uma forma geral, os métodos de aquisição de cavalos para o exército podiam ser de quatro tipos:

- 1 – Produção interna.
- 2 – Compra ao exterior.
- 3 – Espólio de guerra.
- 4 – Tributos.

Para os dois últimos aqui referidos, existem várias passagens em fontes que mostram a recolha deste tipo de equídeos, sendo em média os espólios de guerra mais vantajosos em termos de números que os tributos¹⁵⁶². Quanto à compra ao exterior, conhecemos o caso de Salomão (c. 966-923 a. C.), que comprava cavalos ao Egipto¹⁵⁶³; no que diz respeito à produção interna, podemos dar o exemplo da Neo-Assíria (Imagem 38), onde a recolha local de cavalos

¹⁵⁶⁰ RAULWING, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariots Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», pp. 3-4.

¹⁵⁶¹ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 46.

¹⁵⁶² BREASTED, *ARE. Volume II*, pp. 208-211.

¹⁵⁶³ 1Rs 10.28-29 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 484. Esta passagem irá ser aprofundada posteriormente neste capítulo.

era feita por oficiais de patente elevada (*mušarkisu*), que iriam, com o auxílio de escribas, de terra em terra a colectar cavalos para o exército real¹⁵⁶⁴.

Numa inscrição real de Assaradão, verifica-se a menção a um possível campo de treino para carros de guerra¹⁵⁶⁵:

«[...] Naquele tempo, o arsenal de Nínive dos reis que vieram antes de (mim), meus ancestrais, construíram para manter o campo (e) para manter puros-sangues, mulas, carros de guerra, equipamento militar, [...] o sítio ficou demasiado pequeno para que eu mostrasse os cavalos e a sua coragem (e) para treinar com os carros de guerra.[...]»

Neste excerto, parece haver uma relação entre o «campo» referido por Assaradão como um local para armazenar e manter materiais ligados à guerra e o futuro sítio para treinar os cavalos e os militares. A própria menção a «puros-sangues» associa ambos os locais aos animais de tiro dos carros de guerra, fazendo destes um complexo militar, onde estavam os arsenais, os campos de treino e, provavelmente, algum tipo de alojamento¹⁵⁶⁶.

3. CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO

3.1. Materiais de construção

A madeira é a principal matéria-prima usada na construção de carros de guerra, embora existam poucas informações relativas às espécies concretas que eram utilizadas para este fim¹⁵⁶⁷. Sabemos que, por exemplo, a madeira de olmo seria aplicada nos carros egípcios e hititas¹⁵⁶⁸; no caso egípcio, esta não era uma espécie autóctone, logo só podia ser adquirida pela via do comércio externo, bem como pela conquista de territórios do Corredor siro-palestino, pois as zonas de presença deste tipo de árvore estendiam-se desde o Líbano até à Anatólia¹⁵⁶⁹.

Arthur Cotterell sugere que este tipo de madeira seria importado a partir de Ugarit e que a plataforma, o jugo e o eixo das rodas eram feitos de olmo¹⁵⁷⁰. Do mesmo modo, a bétula e a acácia (espécie muito difundida em território egípcio) seriam aplicadas¹⁵⁷¹ e, segundo Javier

¹⁵⁶⁴ FERRILL, *The Origins of War*, pp. 70-71.

¹⁵⁶⁵ LEICHTY, *The Royal Inscriptions of Esarhaddon, King of Assyria (680-669 BC)*, p. 33 [trad. nossa].

¹⁵⁶⁶ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 248; BELL, «Conflict and Reconciliation in the Ancient Middle East: The Clash of Egyptian and Hittite Chariots in Syria, and the World's First Peace Treaty between "Superpowers"», *War and Peace in the Ancient World*, p. 111.

¹⁵⁶⁷ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 90.

¹⁵⁶⁸ No carro hitita, seria utilizada para as lajes que compunham o veículo; cf. QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 23.

¹⁵⁶⁹ KUNIHOLM, «Wood», *The Oxford Encyclopedia of Archaeology in the Near East*, p. 347.

¹⁵⁷⁰ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 93.

¹⁵⁷¹ A bétula é oriunda da Anatólia, logo é provável que também fosse utilizada nos carros de guerra hititas; cf. SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 13; SIMÕES, «Acácia», *DAE*, pp. 25-26; e SIMÕES, «Árvores», *DAE*, p. 112.

Martínez Babón, para além do olmo, a madeira de tamarindo era igualmente usada na construção de carros de guerra durante o reinado de Amen-hotep II, sendo esta já autóctone do Egipto¹⁵⁷². A barra que ligava o jugo à plataforma do carro seria feita de madeira de salgueiro e os raios das rodas de madeira de ameixeira¹⁵⁷³. Como já foi referido anteriormente, uma das principais inovações introduzidas durante os primeiros séculos do segundo milénio a. C. foi, precisamente, a utilização de tipos de madeira mais leves, que consequentemente tornaram as várias tipologias de carros que surgiram ao longo deste período mais ligeiras também. A escolha de uma determinada espécie de árvore em detrimento de outra deveria ter em conta a resistência, a flexibilidade, a leveza, assim como a possibilidade de trabalhar a mesma.

Num trecho¹⁵⁷⁴ datável do reinado de Tutmés III¹⁵⁷⁵, lê-se que foram dados ao Egipto em forma de tributo por parte de chefes do Retenu pelo menos quatro carros de guerra, sendo três deles feitos de madeira de *tja-gu* e pelo menos um de madeira de alfarrobeira¹⁵⁷⁶.

Ainda no contexto do reinado deste faraó e igualmente num tributo, agora feito pelo chefe de Assur¹⁵⁷⁷, são mencionados bastantes tipos de madeira, aqui designadas como «na melhor madeira», algo que sugere que estes tipos eram os mais indicados para serem utilizados na construção dos carros de guerra, sendo apresentado ainda um total de setecentas e oitenta e nove peças divididas entre a madeira de alfarrobeira, madeira *neheb*, madeira *mereu*, madeira *neby* e madeira *kanek*. Infelizmente, não é actualmente possível identificar as espécies a que estes termos se referem:

«[...]

O tributo do chefe de Assur: ca[valos] [...]. Uma [...] de uma pele de [...] como [protecção] de um carro de guerra, na melhor madeira; 190 carroças [...] madeira, madeira *neheb*, 343 peças; madeira de alfarrobeira, 50 peças; madeira *mereu*, 190 peças; madeira *neby* e *kanek*, 206 peças; [madeira de oliveira] [...]

Para o carro de guerra mitânico, apenas conhecemos um tipo de madeira que seria utilizado para a construção da estrutura do veículo¹⁵⁷⁸:

«[...] Então Naniya: Meu irmão Ithipatal, habita na cidade de Turtaniya. E Birkilisu libertou-o do *ilku*, aceitando como esposa uma serva, um completo (?) couro de boi e madeira *halmadru* para dois jugos. [...]

¹⁵⁷² MARTÍNEZ BABÓN, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, pp. 189-191.

¹⁵⁷³ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, pp. 93-94.

¹⁵⁷⁴ Este excerto já foi apresentado, veja-se o subcapítulo 1.3, p. 87.

¹⁵⁷⁵ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, p. 206.

¹⁵⁷⁶ Também utilizada no Egipto para trabalhos de carpintaria; cf. SIMÕES, «Árvores», *DAE*, p. 113.

¹⁵⁷⁷ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, pp. 192-206 [trad. nossa].

¹⁵⁷⁸ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 103 [trad. nossa].

Apesar de Maynard Maidman sugerir que a madeira *halmadru* era utilizada na construção da «caixa» do veículo¹⁵⁷⁹, o excerto refere claramente que este material ia ser aplicado em dois jugos. Seria usada a mesma madeira? Cada componente do carro de guerra tinha as suas características e necessidades próprias, logo é plausível admitir que em casos concretos houvesse a necessidade de utilizar tipos diferentes de madeira, ou por esta ser mais rígida ou mais flexível, mais leve ou mais pesada.

No canto XXIV¹⁵⁸⁰ da *Iliada*, é elaborada uma rica descrição de um carro de mulas, que naturalmente não entra no objecto de estudo desta tese, mas que, devido aos possíveis paralelismos com o próprio carro de guerra, é importante citar. Este veículo é referido uma segunda vez neste mesmo canto, onde o autor comenta que o carro tem quatro rodas. Em primeiro lugar, este carro é apresentado como sendo leve e construído a partir da madeira de buxo. Também nos cantos IV, V e XXI existem indicações relativas às matérias-primas utilizadas nestes veículos, desde logo o álamo, a figueira selvagem e o carvalho (todos estes para partes diferentes do carro). Vejam-se os seguintes excertos¹⁵⁸¹:

«[...]
álamo que com o ferro fulgente o homem fazedor de carros
cortou para com ele fabricar um lindíssimo carro,
e que deixou a secar, jazente, na ribeira de um rio.
[...]
Então subiu ela para o carro, para junto de Diomedes,
uma deusa ávida de combater. Rangeu alto o carvalhoso
eixo das rodas, pois o carro levava uma deusa e um nobre guerreiro.
Agarrou o chicote e as rédeas Palas Atena e de imediato
conduziu contra Ares os cavalos de casco não fendido.
[...]
O jovem cortava com o bronze afiado
vergõteas de figueira selvagem, rebordo para o seu carro.
[...]»

Sabe-se que as rodas eram feitas a partir da madeira de salgueiro¹⁵⁸², e a partir destes trechos toma-se conhecimento de que o rebordo do carro era feito de figueira selvagem: é relatado que um «jovem» (soldado aqueu de um carro de guerra) estava a cortar esta árvore com um utensílio de bronze. O eixo das rodas era feito da madeira de carvalho, que, apesar de ser uma madeira algo pesada, é bastante resistente, o que seria importante, pois o eixo do carro estava sujeito a muita pressão aquando da deslocação do veículo. Para além das madeiras, os carros também teriam na sua construção fibras, peles e componentes metálicos.

¹⁵⁷⁹ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 246.

¹⁵⁸⁰ *Il.* 24.266-274 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, pp. 482-483.

¹⁵⁸¹ *Il.* 4.485-487 *apud* Idem, p. 102; *Il.* 5.837-841 *apud* Idem, p. 129; *Il.* 21.37-38 *apud* Idem, p. 415.

¹⁵⁸² TAYLOR, *Os Micénicos*, p. 138.

Para o período assírio e neo-assírio, conhecem-se muito poucas informações sobre que materiais eram aplicados. Há que mencionar a referência à madeira de *šakkullu*, que terá sido utilizada para a construção dos veículos assírios¹⁵⁸³, embora não se saiba a que corresponde o termo *šakkullu*. Sabemos apenas que também seria usado no título do comandante dos esquadrões de samaritanos durante o reinado de Sargão II e que neste caso queria dizer «visão»¹⁵⁸⁴. Para o Urartu, entre os séculos XIX e VII a. C., são poucas as informações relativas às madeiras que eram aplicadas nos carros de guerra da região, mas devido à proximidade geográfica e comercial que o Urartu tinha com o Império Neo-Assírio é plausível dizer-se que as madeiras utilizadas em ambos os contextos deveriam ser bastante aproximadas¹⁵⁸⁵.

Tendo como base as fontes e a bibliografia às quais houve acesso, vejam-se os seguintes gráficos relativos aos tipos de madeira que eram utilizados nos carros de guerra do segundo e primeiro milénios a. C.¹⁵⁸⁶:

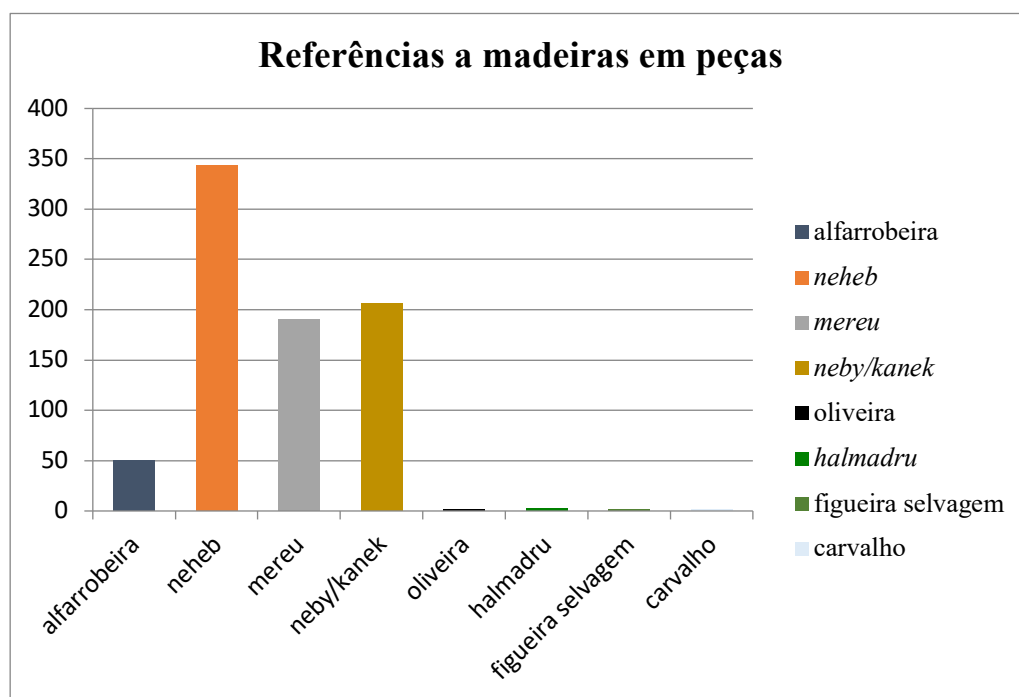


Gráfico 1 - Referência a tipos de madeiras utilizados em peças para a construção de carros de guerra.

¹⁵⁸³ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, pp. 153-154.

¹⁵⁸⁴ DALLEY, «Foreign chariotry and cavalry in the armies of Tiglath-Pileser III and Sargon II, *Iraq*, 47, p. 32.

¹⁵⁸⁵ GÖKCE e İŞIK e DEĞIRMENCIOĞLU, «On Urartian Chariots», *Chasing Chariots*, p. 115.

¹⁵⁸⁶ Optou-se por apresentar dois gráficos dado que pareceria pouco verosímil criar apenas um gráfico onde estão mencionados carros num espectro geral ou peças concretas. Caso fosse essa a hipótese utilizada, o gráfico iria ser falacioso por colocar no mesmo contexto o produto final (o carro de guerra) e as peças que o compõem. Há que explicar ainda que, no que concerne às referências a tipos de madeira somente em bibliografia, o coeficiente de atribuição da quantificação foi baseado em apenas um carro, ou seja, quando é dito que os egípcios utilizavam olmo para construir carros de guerra, essa referência apenas corresponde a um veículo. Quando a referência é retirada de uma fonte, então a quantificação lá presente será transposta para o gráfico. É importante notar que, pela falta de dados complementares ou por desconhecimento geral da utilização de um determinado tipo de madeira, os dados apresentados em ambos os gráficos são obrigatoriamente uma matéria aberta à discussão.

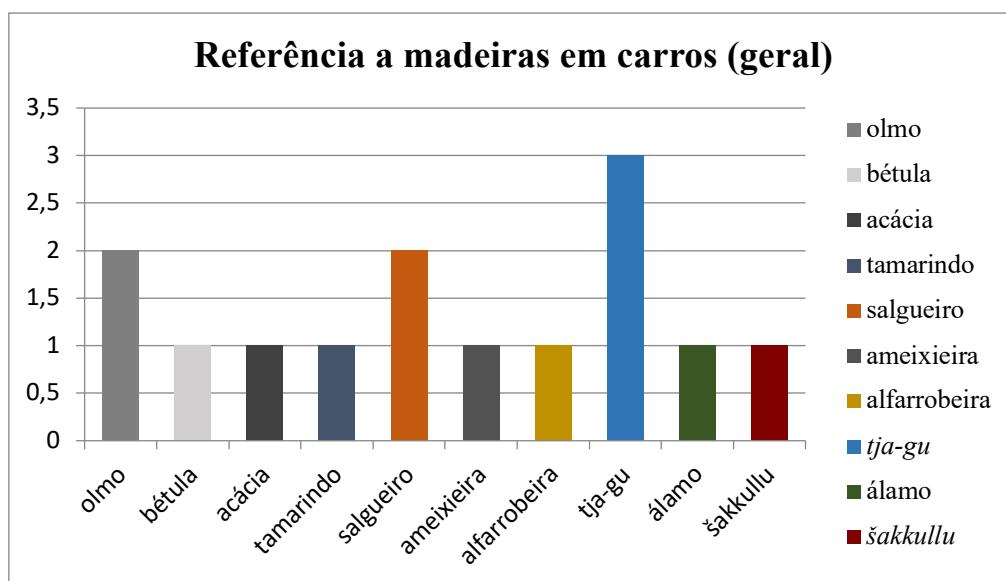


Gráfico 2 - Referência a tipos de madeiras utilizados em carros numa perspectiva geral.

No que concerne aos componentes metálicos, para além dos «carros de ferro» amplamente referidos na Bíblia¹⁵⁸⁷, no Mitanni observamos a presença das, já mencionadas, placas de metal que revestiriam o veículo¹⁵⁸⁸. Embora não haja relatos que nos permitam precisar o metal utilizado nestas *sariam*, é provável que fossem feitas de bronze, pois existe uma completa ausência do ferro em fontes mitânicas; por outro lado, o bronze está amplamente mencionado nos «Arquivos de Nuzi»¹⁵⁸⁹:

«[...]

Quinhentas escamas para o seu corpo (armadura), quinhentas escamas para as suas luvas, duzentas escamas [para] o seu elmo. Mil e duzentas escamas de bronze, Ninki-tešup levou. Quinhentas idênticas para o seu corpo (armadura), [...] idênticas para as suas luvas, duzentas idênticas [para] o seu elmo. Mil e duzentas idênticas de bronze, [...] levou.

Quinhentas e sessenta idênticas para o seu corpo (armadura), cento e [...] idênticas para as suas luvas, [cento e trinta] idênticas para o seu elmo. [...] e sessenta idênticas de bronze, [...] liya levou.

[... e vinte] idênticas para o seu corpo (armadura), [... e vinte] idênticas para as suas luvas, cento e [dez] idênticas para o seu elmo. Setecentas e vinte idênticas de bronze, Hanaya levou.

Dois conjuntos de armadura de Hanigalbat, dois conjuntos de armadura de Arrapha para a unidade de dez homens de Kurmisenni.

[...]»

A partir deste excerto, Maynard Maidman sugere que a panóplia de armamento defensivo envergada por estes militares pertencia a um ou mais esquadrões de carros de

¹⁵⁸⁷ Js 17.16-18 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 330; Jz 4.3 *apud* Idem, p. 346; Jz 4.13-16 *apud* Idem, p. 347.

¹⁵⁸⁸ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 90; QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carraje en España*, p. 26.

¹⁵⁸⁹ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, pp. 35-37 [trad. nossa].

guerra¹⁵⁹⁰. A utilização do ferro está bastante bem atestada nas sociedades da Ásia Menor, e mais concretamente no Hatti, desde os primeiros séculos do segundo milénio a. C.¹⁵⁹¹. Logo, é provável que para o carro hitita grande parte dos componentes metálicos do veículo fossem feitos de ferro, embora não se possa descartar a presença do bronze. No Egipto, seria, efectivamente, o bronze o metal mais utilizado nos carros de guerra faraónicos.

Nos beligerantes intervenientes na Guerra de Tróia, o ferro é referido na *Iliada*, concretamente como sendo um metal raro e valioso para os Aqueus, pois era o bronze o metal de uso predominante¹⁵⁹², ao contrário do que se verifica no lado troiano, onde a influência hitita lhes permitiu combater principalmente com ferro. Apesar da raridade do metal em questão, Homero não se priva de referir o ferro como sendo o material de que são feitos alguns corações de heróis, algo que deve vir da sua própria tradição, pois na Ásia Menor o ferro já tinha sido introduzido anteriormente. Apesar de haver alguns dados, a questão do uso do ferro por parte dos Troianos é problemática, e a falta de dados arqueológicos muito contribui para o seu próprio adensamento.

Em contexto onde são mencionados carros, Homero, na *Iliada*, apenas faz duas referências: a primeira é quando o poeta diz que um indivíduo usou ferro para cortar a madeira de álamo, e a segunda é no canto V, no carro da deusa Hera. No primeiro exemplo, Homero não especifica a proveniência deste artesão, mas admitindo que os Troianos são maioritariamente um povo hitita, e que este povo usava e conhecia o trabalho do ferro bastante bem, e sabendo *a priori* que os aqueus utilizavam sobretudo o bronze, a conclusão é de que esta personagem é troiana. Resta saber qual era a amplitude do uso deste metal nas fileiras do exército a mando de Heitor.

No que diz respeito aos materiais de construção dos carros troianos, não há muito a dizer. Apenas no canto IV é referido que um «homem fazedor de carros»¹⁵⁹³ manufacturou um carro (caixa) com a madeira de álamo¹⁵⁹⁴. A utilização de vários tipos de madeira para construir o veículo deve-se, certamente, às propriedades específicas que cada um destes materiais apresenta: por exemplo, o álamo é uma madeira bastante leve (importante para uma maior leveza do carro), mas pouco flexível, característica que não deverá ser problemática, pois a

¹⁵⁹⁰ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 34.

¹⁵⁹¹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 75.

¹⁵⁹² ROMILLY, *Compêndio de Literatura Grega*, p. 26.

¹⁵⁹³ Il. 4.485-487 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 102.

¹⁵⁹⁴ Na Suméria, também há provas do uso do álamo para a construção dos «carros» da época. Veja-se o seguinte excerto retirado da fonte «Enmerkar e o senhor de Aratta»: «[...] “Não cedro, não cipreste, [...] Não álamo como num carro, [...]” [...] Quando ele falou com as suas veias o mensageiro apressou-se a esmagar como um novato solta a atrelagem de um carro; Ele correu como um onagro a correr de um solo seco [...]»; cf. VANSTIPHOUT, *Epics of Sumerian Kings. The Matter of Aratta*, p. 79 [trad. nossa].

caixa do carro não deveria estar sujeita a grandes oscilações, visto que são as rodas, o jugo e o eixo que mais sofrem com estes impactos.

Naturalmente, a presença de metal nos carros de guerra é verificável em componentes de menor dimensão, como seria o caso das cunhas ou pregos. Veja-se o seguinte excerto datável do reinado de Assaradão¹⁵⁹⁵:

«[...] Nós fizemos e enviámos duzentas espadas de ferro, cem *purtû*-armas de ferro, vinte e cinco pregos de ferro para [...]s, (e) duzentos *pakkus* de ferro, mas nós não podemos fazer mais duzentos *pakkus* de ferro. [...]»

Seriam estes pregos aplicados nos carros de guerra? Embora o excerto não o refira explicitamente, existe essa possibilidade, pois seria necessário que o veículo tivesse componentes que permitissem unir as várias partes do carro. Por fim, para o Urartu, apesar de a presença de artefactos em ferro estar bastante atestada, especialmente em objectos votivos, segundo alguns autores, o bronze seria o metal mais utilizado em componentes relacionados com os carros de guerra, como por exemplo nas tampas do eixo das rodas, nos jugos, nas selas ou em anéis de rédeas¹⁵⁹⁶.

A aplicação de peles como revestimento de carros de guerra já está patente nos veículos sumérios; neste caso, a pele parece pertencer a algum tipo de felino devido à textura que o artista colocou na iconografia¹⁵⁹⁷, possivelmente um leopardo ou uma chita (Imagem 39). Segundo Robert Morkot, também os carros egípcios eram revestidos por peles¹⁵⁹⁸ e, como já foi referido, para revestir um carro mitânico eram precisas doze peles de cabra e onze de ovelha para preencher o chão da plataforma do veículo¹⁵⁹⁹. É provável que às

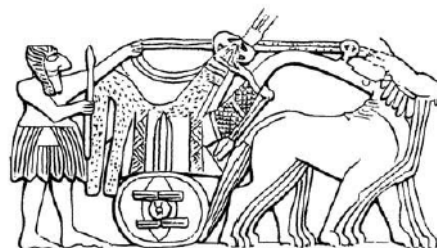


Imagem 39 - «Carro» neo-sumério oriundo de Ur [retirado de HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133].

¹⁵⁹⁵ LUUKKO e VAN BUYLAERE, «The Political Correspondence of Esarhaddon», *SAA*, XVI, p. 36 [trad. nossa].

¹⁵⁹⁶ GÖKCE e İŞIK e DEĞIRMENCIOĞLU, «On Urartian Chariots», *Chasing Chariots*, p. 115.

¹⁵⁹⁷ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 133.

¹⁵⁹⁸ MORKOT, «Chariot», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, p. 63. Estudos recentes, concluíram também que estas peles eram pintadas com cores diferentes, sendo aqui de destacar o vermelho e o verde; cf. VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 24. Concretamente para os carros egípcios do período de Amarna e nas fases que se seguiram, sabemos que as partes laterais da «caixa» dos veículos eram revestidas com peles. Onde, por sua vez, podiam ser fixadas as aljavas e «pegas» para os tripulantes se poderem agarrar; cf. Idem, pp. 28-30. No Egipto, a maioria das peles utilizadas eram provenientes de bovinos, caprinos e ovinos; cf. SKINNER, «Looking at Skin: Analysis of the Leather», *Chariots in Ancient Egypt*, pp. 77-80.

¹⁵⁹⁹ GABRIEL, *The Great Armies of Antiquity*, p. 90; e QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 26.

peles que forravam o exterior do carro fossem aplicadas substâncias anti-inflamáveis, como seria o caso da urina, mais concretamente a de bovinos.

«[...]

De seguida: Tu que és o trabalhador do couro da casa de *tarsipaliyas*, da casa de *appas* ou o capataz dos dez entre *tarsipaliyas* e tu que produzes o carro de guerra onde o rei irá estar, utiliza sempre couro de boi ou pele de cabra da cozinha [real]! Não uses nenhuma outra.
[...]

No trecho acima¹⁶⁰⁰, o construtor do carro de guerra é aconselhado a usar o couro do boi ou a pele de cabra da cozinha real. Aqui, é também dito que estes materiais eram aplicados no carro real. Seriam estas obrigações exclusivas do veículo do rei? Ou eram executadas em outros carros? Esta matéria-prima deveria ser utilizada no interior e exterior da «caixa» do carro. Posteriormente, esta deveria ser ensopada em urina e outros líquidos que prevenissem a combustão, como forma de precaução contra possíveis projecteis incendiários.

3.2. Processos de fabrico e armazenamento

A presença de uma arma como o carro de guerra numa sociedade deve ter dado origem à criação de uma economia de escala que envolveria vários ramos profissionais¹⁶⁰¹, como são os casos dos metalúrgicos, carpinteiros, criadores e treinadores de cavalos, entre outras profissões e manufacturas¹⁶⁰². De facto, só a produção conjunta destes vários componentes¹⁶⁰³ (rodas, estrutura do veículo, escolha das madeiras, peles e couros para o revestimento, atrelagem e armamento) permitia a criação de um carro de guerra. Veja-se como exemplo o seguinte excerto, oriundo de Mari e retirado das «Cartas de Usur-Awassu para Yasmah-Addu»¹⁶⁰⁴:

«[...] [Sobre] os carpinteiros, os carros de guerra, [...] não estão disponíveis. Seja qual for o tempo que o [meu] senhor esteja nessa terra, ele deve enviar madeira *tiyaru* para mim, e eu devo trazer as minhas muitas rodas como contributo para a oferenda a Istar. [...]

Qual era a dimensão produtiva do carro no Egipto? Actualmente, não é possível responder com certeza a esta questão (até porque não se conhecem sítios arqueológicos com

¹⁶⁰⁰ PRITCHARD, *ANET*, p. 207 [trad. nossa].

¹⁶⁰¹ HERSLUND, «Chariots in the daily life of New Kingdom Egypt: a survey of production, distribution and use in texts», *Chasing Chariots*, p. 123; ARAÚJO, «O cavalo no Egito faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 190.

¹⁶⁰² FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 148; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 146.

¹⁶⁰³ WARBURTON, «Working», *ACANE*, p. 180.

¹⁶⁰⁴ HEIMPEL, *Letters to the King of Mari*, p. 285 [trad. nossa].

evidências relativas à produção de carros¹⁶⁰⁵), embora Robert Morkot refira que durante a XVIII dinastia os números não eram elevados, e a preocupação em recolher esta arma nos espólios de guerra seria um sinal dessa mesma realidade¹⁶⁰⁶. Embora admitindo como possível tal interpretação, a presença frequente de carros em espólios poderá ser um sinal do próprio valor que o objecto tinha, devido acima de tudo ao seu provável custo de produção e de manutenção¹⁶⁰⁷ (manufatura e materiais) e não tanto devido à falta que o Egipto poderia ter de carros nos seus esquadrões. O valor intrínseco que estes veículos apresentavam durante o segundo e primeiro milénios a. C. tornavam-no um objecto essencial para qualquer sociedade militarizada daquele contexto histórico. Esta circunstância está também largamente presente nos vários relatos de oferendas e tributos que eram feitos aos faraós¹⁶⁰⁸. Vejam-se os seguintes exemplos, ambos do reinado de Tutmés III¹⁶⁰⁹:

«[...]
O tributo dos chefes de Retenu: [...] 103 cavalos; 5 carros de guerra, forjados com ouro,
(com) [vigas] de ouro; 5 carros de guerra, forjados com electro, [...]»

«[...]
[Lista] do tributo trazido por sua majestade dos chefes deste território: [...] 260 cavalos;
[...] [carros de guerra] com todas as suas armas de guerra. [...]»

Apesar de os dados relativos às possíveis origens dos carros de guerra presentes nas forças faraónicas existirem, as informações sobre a produção destes no próprio Egipto são parcas; contudo, pelo menos no decurso do primeiro século do primeiro milénio a. C., sabemos que, como já foi referido, Salomão comprava carros de guerra e cavalos ao Egipto¹⁶¹⁰. Cronologicamente, durante o reinado de Salomão, o Egipto estava em pleno Terceiro Período Intermediário (c. 1070-664 a. C.¹⁶¹¹), uma fase atribulada da sua história, com o Norte nas mãos de Smendes, até então vizir dessa região, ao qual sucedeu Psusennes II (c. 959-945 a. C.)¹⁶¹², que terá governado ao mesmo tempo que Salomão. Assim, se num período de menor fulgor o Egipto conseguia ter uma produção suficientemente grande para a exportação, é plausível

¹⁶⁰⁵ Importa salvaguardar dois exemplos que, em certos aspectos parecem estar relacionados com a produção desta arma, Qantir e Akoris; cf. VELDMEIJER e IKRAM, «Dressing a Chariot: Leatherwork Technology», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 97. O caso da possível oficina em Pi-Ramsés será abordado posteriormente.

¹⁶⁰⁶ MORKOT, «Chariot», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, p. 63.

¹⁶⁰⁷ CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 73; FERRIL, *The Origins of War*, p. 43.

¹⁶⁰⁸ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, p. 133.

¹⁶⁰⁹ BREASTED, *ARE. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, pp. 191-203 [trad. nossa]; para uma visão mais alargada veja-se MARTINS, «A política administrativa de Tutmés III no Levante», *CADMO*, 12, pp. 67-88.

¹⁶¹⁰ 1Rs 10.28-29 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 484. Posteriormente, iremos analisar os dados relativos à compra de carros e cavalos ao Egipto; FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 148; e COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 96.

¹⁶¹¹ ARAÚJO, *Grandes Faraós*, pp. 30-32.

¹⁶¹² HALL, «Terceiro Período Intermediário», *DAE*, p. 818; ARAÚJO, «Psusennes», *DAE*, p. 717.

admitir que nas fases de maior capacidade militar, como foram os casos da XVIII e XIX dinastias, a produção de carros de guerra seria bastante elevada, ainda que não se saibam as quantidades concretas. Segundo John Keegan e Anthony Spalinger, é necessário ter também em conta a possibilidade da existência de um mercado internacional de venda e compra de carros de guerra¹⁶¹³, algo, em certa medida, confirmado pela compra de carros e cavalos pelo rei israelita ao Egípto.

Escavações em Pi-Ramsés identificaram uma infra-estrutura, que, segundo Silvia Prell, poderia ser uma oficina¹⁶¹⁴ de produção de componentes para os carros de guerra¹⁶¹⁵. Aqui pode observar-se a presença de armamento defensivo e ofensivo como partes de couraças, de escudos e pontas de seta feitas de bronze e alguns elementos decorativos de carros de guerra,

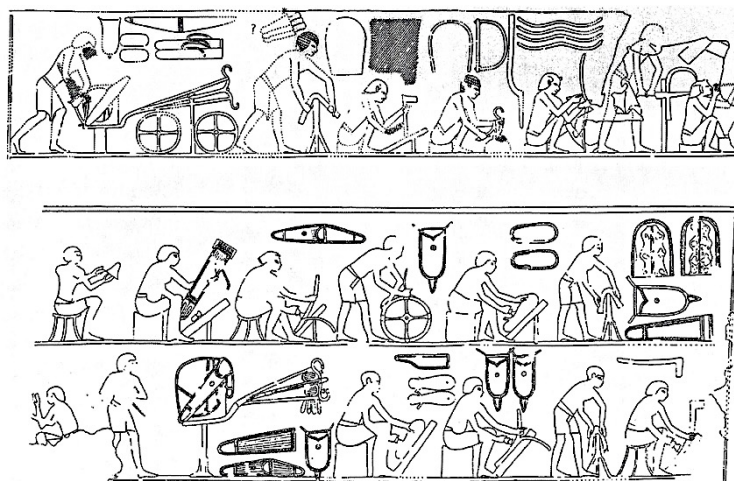


Imagem 40 - Processo de construção de armamento, incluindo carros de guerra; mural retirado do túmulo tebano de Puiemré e Hepu [retirado de RAULWING, *Horses, Chariots and Indo-Europeans*, p. 56].

como são os casos dos botões de bronze e das placas de ouro¹⁶¹⁶. Esta autora refere que os dados arqueológicos encontrados não permitem dizer com certeza que este complexo era um local de construção de carros, mas afirma que aqui eram feitas partes destes e depois enviadas para um local próximo¹⁶¹⁷. Também em Haruba, cidade localizada no Sinai, existiam infra-estruturas que terão tido a função de albergar carros de guerra, sendo a maior prova o tamanho das portas de acesso ao interior destes complexos¹⁶¹⁸.

¹⁶¹³ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, pp. 12-13.

¹⁶¹⁴ Adjacentes à infra-estrutura principal, encontram-se também outros complexos com variados fins, desde o tratamento de peles à manufatura de utensílios em pedra e osso, à fundição de metal, um «escritório» para um escriba e um armazém; cf. PRELL, «A Glimpse into the Workshops of the Chariotry of Qantir-Piramesse – Stone and Metal Tools of Site QI», *Chasing Chariots*, p. 166; CAUBET, «Note sur les chars d'Ougarit», *Semitica*, 38, pp. 81-85.

¹⁶¹⁵ Nestas escavações, foram encontrados também utensílios, maioritariamente feitos de pedra divididos em quatro categorias: os de esmagamento, os de desgaste, os de polimento e ainda os de afiar. Também foram escavados objectos de metal, embora de menores dimensões, como é o caso de cinzéis; já ferramentas de maiores dimensões de metal, como serrotes, apenas se comprova a sua existência pela presença de marcas do seu uso em madeiras encontradas no mesmo contexto; cf. Idem, pp. 159-161.

¹⁶¹⁶ Idem, pp. 166-168.

¹⁶¹⁷ Idem, p. 168.

¹⁶¹⁸ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 216.

Sabemos a partir da iconografia que desde o Império Médio¹⁶¹⁹ são conhecidas estruturas que tinham a função de construir armamento, mas, naturalmente, só em murais do Império Novo é que surgem motivos relacionados com a produção de carros de guerra (Imagem 40)¹⁶²⁰. Estes em grande parte são oriundos dos reinados de Hatchepsut a Tutmés IV e foram gravados no templo de Amon em Karnak; inclusive, segundo Brett Heagren, foi provavelmente nas oficinas deste templo que uma considerável parte dos carros de guerra terá sido construída, pois haveria aqui madeira de qualidade¹⁶²¹ e mão-de-obra especializada para a tarefa¹⁶²². Apesar de plausível, há que referir eventuais problemas que este «centralismo» poderia trazer para o poder faraónico, pois, admitindo esta possibilidade, uma parte dos carros de guerra não estaria na posse do poder central. Esta questão é ainda agravada pelos crescentes problemas que foram surgindo ao longo da XVIII dinastia entre o faraó e o clero do deus Amon, que acabaria por culminar no reinado de Amen-hotep IV, também conhecido por Akhenaton¹⁶²³.

Seria a produção padronizada? Segundo Arthur Cotterell, o fabrico de carros no Egipto não tinha características e medidas uniformizadas, dizendo este autor que não seria possível reproduzir duas peças iguais¹⁶²⁴. Esta ideia apresenta alguns problemas de ordem produtiva, ou seja, se não houvesse medidas padrão, uma construção em escala seria extremamente difícil de pôr em prática. A título de exemplo, um elemento para as rodas feito de metal poderia não ser possível aplicar a outro veículo caso a roda não tivesse sido feita em medidas com as quais o metalúrgico não estivesse familiarizado.

Assim, haveria uma infra-estrutura geral, onde todos os profissionais trabalhariam em conjunto¹⁶²⁵, e mesmo nessa situação teria de haver algum tipo de padrão. A imagem mostrada acima, que representa exactamente uma linha de produção de carros de guerra, está dividida em três planos: o primeiro plano mostra uma parte deste processo com a criação de vários componentes, aparentemente de madeira, alguns deles a serem dobrados ou aplicados na já manufacturada «caixa» do veículo¹⁶²⁶; todo este processo é ainda ladeado por uma panóplia de

¹⁶¹⁹ Em Beni Hassan existem representações da construção de arcos e flechas; cf. HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 247.

¹⁶²⁰ HERSLUND, «Chariotting Chariots: Texts, Writing and Language in New Kingdom Egypt», *Chariots in Ancient Egypt*, pp. 159-160.

¹⁶²¹ ARAÚJO, *O clero do deus Amon no Antigo Egipto*, p. 55.

¹⁶²² HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 247.

¹⁶²³ ARAÚJO, *O clero do deus Amon no Antigo Egipto*, p. 53; Idem, pp. 59-60.

¹⁶²⁴ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 95.

¹⁶²⁵ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 89.

¹⁶²⁶ Segundo André Veldmeijer e Salima Ikram, os vários componentes em pele eram juntos de duas formas: pelo uso de colas (resinas) ou pelo meio da costura; cf. VELDEMEIJER e IKRAM, «Dressing a Chariot: Leatherwork Technology», *Chariots in Ancient Egypt*, pp. 97-102.

armamento ofensivo e defensivo, como são os casos das aljavas, escudos, punhais, arcos simples e arcos compósitos.

Na segunda linha, verifica-se a confecção de vários tipos de adornos, aljavas¹⁶²⁷ e a aplicação de um revestimento na roda (esta já estava presente, com quatro raios, na linha inicial). Por fim, na restante linha, o carro apresenta-se finalizado sobre um suporte ainda sem as rodas (para que estas não se danifiquem); a segunda metade da última linha sugere um retorno ao início da produção, pois observam-se imagens semelhantes, como é o caso do artesão que está a dobrar uma barra de madeira. A ausência iconográfica da produção da «caixa» ou das rodas dos carros de guerra evidencia uma produção externa a este processo? Ou é apenas uma lacuna? Não há resposta para estas questões, tendo assim esta problemática de aguardar novos dados.

No que diz respeito ao fabrico e à importância económica do carro de guerra no Corredor siro-palestino, este, muito à imagem do Egipto, também aqui criou uma economia de escala baseada em várias profissões e manufacturas, bem como uma movimentação de bens a nível inter-regional, como é o exemplo da cidade de Pella na Transjordânia, que, sob a esfera de influência egípcia, tinha de fornecer à potência ocupante partes de carros de guerra – algo que torna esta cidade um importante centro produtor de veículos¹⁶²⁸. Igualmente em Ascalão¹⁶²⁹ foram descobertas infra-estruturas que aparentam ter estado relacionadas com o armazenamento e construção de carros de guerra. Mais concretamente nos níveis VII e VIII foram descobertos vários jugos; a oficina deveria ter estado nos níveis IX e X, mas com possibilidade de haver uma abrangência para os níveis VII e VIII¹⁶³⁰. Apesar das já referidas importações de carros de guerra por parte de Israel, teria esta sociedade a capacidade para produzir esta arma? Não existem muitos dados que permitam fornecer dados sobre estas problemáticas, contudo observemos para já estes dois excertos¹⁶³¹:

«[...]

E disse: «Eis como será o poder do rei que vos há-de governar: tomará os vossos filhos para guiar os seus carros e a sua cavalaria e para correr diante do seu carro. Fará deles chefes de mil e chefes de cinquenta, empregá-los-á nas suas lavouras e nas suas colheitas, na fabricação das suas armas e dos seus carros.

[...]

¹⁶²⁷ Para mais informações sobre a construção das aljavas, veja-se VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, pp. 35-38.

¹⁶²⁸ BRYCE, *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, p. 537.

¹⁶²⁹ Para mais exemplos, veja-se FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 88.

¹⁶³⁰ *Ibidem*.

¹⁶³¹ 1Sm 8.11-12 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 396; 1Rs 10.28-29 *apud* Idem, p. 484; e FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 148.

Os cavalos de Salomão eram provenientes do Egito e de Qué; os mercadores do rei compravam-nos em Qué. Um carro trazido do Egito ficava-lhes por seiscentos siclos de prata, e um cavalo, por cento e cinquenta siclos; e assim era também para todos os reis hititas e dos arameus, que os adquiriam por intermédio dos seus mercadores.
[...]

No primeiro excerto, é mencionado que os povos dominados por Israel iriam servir entre variados sectores, nos esquadrões de carros, como militares destes e como fabricantes dos mesmos. Esta referência à manufacturação do veículo mostra que este poderia ser produzido em Israel, e os indivíduos que fossem destacados para estas oficinas já deveriam possuir o conhecimento da construção da arma, na sua terra natal. Tanto o exército cananeu de Sísera, como o de Salomão, tinham entre novecentos e mil e quatrocentos carros de guerra, respectivamente, números bastante elevados para forças que eram compostas por esquadrões em que uma parte das estruturas era oriunda da aquisição no mercado externo (Egito e Hatti)¹⁶³². Por outro lado, no segundo trecho, é referido o preço de um carro e de um cavalo, comprados ao Egito: o primeiro custava seiscentos siclos de prata e o equídeo podia ser adquirido por cento e cinquenta siclos de prata. Se Salomão tivesse de adquirir os seus mil e quatrocentos carros ao Egito, cerca de oitocentos e quarenta mil siclos de prata eram pagos pelos carros. A este preço, teria de ser adicionado o valor de cada cavalo, o que daria cerca de quatrocentos e vinte mil siclos de prata, para pagar dois mil e oitocentos cavalos, que é a quantia necessária para aplicar nos mil e quatrocentos carros de guerra referidos, deixando de parte os equídeos que teriam de existir para substituírem, caso fosse necessário, os que estavam a ser utilizados. Seria esta uma quantia elevada de siclos¹⁶³³?

Seriam os carros de Israel comprados, mas, também, produzidos internamente? Embora não haja uma resposta concreta para esta problemática, textos oriundos de Ugarit fornecem algumas pistas, pelo menos ao que a esta cidade diz respeito. Também a Arqueologia, numa descoberta já referida, encontrou provas de que neste aglomerado populacional existiam vestígios da presença de oficinas de fabrico e reparação de carros de guerra, onde artesãos (*harašū markabti* ou LÚ.NAGAR GIŠ.GIGIR) trabalhariam e seriam liderados por um «chefe dos artesãos». Admitindo, desde logo, a presença de carros em Ugarit, bem como a existência

¹⁶³² FERREIRA e VARANDAS, «Os carros de guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, p. 148.

¹⁶³³ Actualmente, ainda não é possível atribuir um valor concreto a um siclo de prata durante o segundo e primeiro milénios a. C. no Médio Oriente; cf. Idem, pp. 148-149.

de infra-estruturas de produção e reparação, naturalmente, terão existido infra-estruturas que permitissem armazenar os veículos¹⁶³⁴, como seria o caso dos arsenais reais ugaríticos¹⁶³⁵.

Na zona noroeste da cidade, foram encontrados vestígios de um possível local de armazenamento de carros, bem como os seus componentes. Todavia, por outro lado, segundo O. Callot e M. Yon (citados por Juan-Pablo Vita), as características da entrada, bem como a tipologia do solo da infra-estrutura, retiram a esta tese algum fundamento¹⁶³⁶. Sobre a problemática da produção de carros numa dimensão interna, há apenas que adicionar a esta questão outra prova¹⁶³⁷:

«[...]
David tomou-lhe mil e setecentos cavaleiros e vinte mil soldados de infantaria e cortou os jarretes de todos os cavalos dos seus carros, sem deixar mais do que cem.
[...]»

Ao contrário do que acontecia no tempo de Josué, em que este, segundo a narrativa bíblica, destruía todos os carros que encontrava e tornava os cavalos inutilizáveis ao cortar-lhes os jarretes (Josué 11.9), com David é descrito que se continuava a praticar este acto, mas agora o monarca já ficava com cerca de cem carros e cavalos, muito provavelmente para introduzi-los no seu exército.

Os palácios hurritas tinham arsenais que permitiam o armazenamento de armamento defensivo e ofensivo, tanto para os soldados como para os animais que estavam envolvidos na guerra (cavalos). Esta panóplia estaria ao alcance de qualquer militar? Ou estava restrita a apenas uma secção do exército? Embora Gernot Wilhelm diga, de uma forma geral, que «the contingents were apparently armed and equipped by the palace»¹⁶³⁸, os dados que possuímos sobre as características dos exércitos hurritas não permitem dizer com certezas se era mesmo esta a realidade corrente na época. De facto, há falta de informações sobre qual a capacidade quantitativa de efectivos que um comandante hurrita conseguia colocar em campo, desconhecendo-se também qual o nível de profissionalização destes contingentes. Para o caso concreto dos carros de guerra, o mesmo autor defende que, tal como já foi referido para os

¹⁶³⁴ Naturalmente, todas as sociedades que possuíssem carros nas suas forças tinham de ter infra-estruturas que permitissem guardar esta valiosa arma.

¹⁶³⁵ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 75.

¹⁶³⁶ VITA, «Le Char de Guerre en Syrie et Palestine au Bronze Récent», *Les Armées du Proche-Orient Ancien III-I Mill. AV. J.-C.*, pp. 59-60.

¹⁶³⁷ 2Sm 8.4 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 437.

¹⁶³⁸ WILHELM, *The Hurrians*, pp. 45-46.

marianni, não havia armazenamento de veículos, pois o militar (à partida o soldado combatente) do carro de guerra teria também de ser o dono do mesmo¹⁶³⁹.

Conforme já foi abordado anteriormente¹⁶⁴⁰, existem dúvidas e problemáticas quanto às entidades que possuíam os carros de guerra em cidades como Mari, por exemplo, apesar de existirem dados que nos permitem defender ambas as situações: a posse por parte de um particular ou do próprio poder central. Estes parecem sugerir que na maioria dos casos é o poder central quem detém a maior parte dos carros de guerra da cidade. Assim, como eram estes veículos guardados? Tudo indica que seria num arsenal real¹⁶⁴¹ ou numa infra-estrutura com a mesma finalidade e que, caso fosse necessário, poderiam ou não ser distribuídos por quem os requeria. Para além da armazenagem dos carros, os encargos de manutenção e, eventualmente, a aquisição de novas peças estaria a cargo do poder central. Os arsenais palacianos e os administradores destas estruturas tinham armazenado o armamento necessário para garantir o fornecimento dos contingentes militares de Mari, que, muito à imagem do modelo vigente na Babilónia, eram compostos por um núcleo de militares de elite, provavelmente profissionais. As restantes forças seriam recrutadas entre os camponeses e outros ofícios da sociedade local¹⁶⁴².

Onde eram armazenados os carros de guerra e o armamento no Mitanni? A partir de Nuzi, sabemos que na sua maioria os elementos relacionados com a guerra eram controlados pelo Palácio Real, principalmente pelo monopólio do comércio de metais, como o ferro, o bronze e, principalmente, o cobre. Esta realidade despolarizava a produção de armamento, deixando apenas para os ferreiros e artesãos reais¹⁶⁴³ a possibilidade de produzir as várias partes que compunham os carros de guerra, bem como o armamento que neles era utilizado.

Assim, naturalmente, o armazenamento da panóplia de armamento acabaria por ficar também nos arsenais palacianos e, em caso de guerra, seria o poder central a equipar ofensivamente e defensivamente os seus militares. No entanto, para Gernot Wilhelm, o carro de guerra e os cavalos são um caso à parte, pois estavam ligados à aristocracia e seria esta quem tinha de os manter¹⁶⁴⁴, logo também deveria possuir infra-estruturas para os armazenar. Eram adquiridos?

¹⁶³⁹ WILHELM, *The Hurrians*, p. 46.

¹⁶⁴⁰ Veja-se capítulo II.

¹⁶⁴¹ Este tipo de armazenamento de carros de guerra em arsenais administrados pelo poder central está presente em outros contextos, como são os casos de Nuzi (durante o período mitânico) e Cnossos (durante a presença micénica); cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, p. 136; DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 107-108.

¹⁶⁴² MONTERO FENOLLOS e VIDAL, «El arte de la guerra en el período paleobabilónico. Propuesta para una tipología textual y arqueológica de las lanzas del ejército de Mari», *Aula Orientalis*, 22, p. 318.

¹⁶⁴³ MAIDMAN, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, p. 63-64.

¹⁶⁴⁴ WILHELM, *The Hurrians*, p. 46.

Tudo indica que sim, tendo em conta o monopólio real, bem como a necessidade de se possuir um veículo para se fazer parte desta classe militar/social, sendo assim um factor delimitador de quem podia pertencer a ela¹⁶⁴⁵. Contudo, há que referir que nos territórios mitânicos não se verifica sempre esta realidade: veja-se o caso de Alalakh, onde alguns militares estavam relacionados com os carros de guerra, mas não eram considerados *mariannu*¹⁶⁴⁶ – algo que sugere uma presença desta arma em arsenais reais, que em tempo de guerra seria distribuída pelos soldados capazes e treinados para combaterem e conduzirem nesta arma.

Para o contexto do mundo micénico, o conhecimento actual sobre o fabrico e, em especial, o armazenamento de carros de guerra advem de um «leque» de tabuinhas, sendo aqui de salientar as de Cnossos, onde é possível verificar que, pelo menos uma grande parte era guardada em arsenais palacianos¹⁶⁴⁷. Segundo Michael Lejeune, as tabuinhas de Cnossos referem-se a cerca de cento e cinquenta carros de guerra completos; cada um destes artefactos regista a atribuição de um carro e de um par de cavalos a um auriga. Afirma ainda que outras tabuinhas enumeram carros de guerra incompletos, ou partes destas armas, que estariam armazenados nos arsenais do palácio. Estavam armazenados neste arsenal cerca de quinhentos e cinquenta carros de guerra, mais um par de rodas para cada um destes, o que dá uma força de carros de guerra a Cnossos que rondaria os quinhentos a mil veículos¹⁶⁴⁸.

Em contexto neo-assírio, a presença de arsenais está provada tanto pela existência de listas sobre partes e equipamentos de carros de guerra, como pela descoberta de um grande arsenal mandado construir por Salmanasar III em Nimrud¹⁶⁴⁹. Conhece-se também um cargo específico que aparenta ter funções relacionadas com o armazenamento ou, pelo menos, com a administração e organização dos equipamentos, o «chefe do equipamento»¹⁶⁵⁰, e um inventário sobre materiais desmantelados, encontrado em documentos de Forte Salmanazar. Fica apenas

¹⁶⁴⁵ Inicialmente, a necessidade de possuir um carro de guerra seria um factor delimitador, fosse no Norte da Síria ou no Norte da Mesopotâmia. Posteriormente, o uso do termo prestigiado de *mariannu* no Norte da Síria (nos territórios mitânicos mais a ocidente em geral) passou a descrever indivíduos detentores de terras e não tanto um militar com um carro de guerra. Já em Arrapha a tradição manteve-se; cf. Idem, p. 43. Sobre a detenção de terras e outros bens ligados ao sistema do *ilku*, ver LAFONT, «Ilku», *DCM*, pp. 407-408.

¹⁶⁴⁶ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 80.

¹⁶⁴⁷ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 118; FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 87.

¹⁶⁴⁸ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 108.

¹⁶⁴⁹ Complexo de edificios com elementos estruturais defensivos, como era o caso de torres de vigia. Verifica-se também um bom número de pátios, especialmente edificadas para a preparação de animais e de carros de guerra; cf. DALLEY, «Assyrian Warfare», *ACA*, p. 531.

¹⁶⁵⁰ FALES, «Palatial Economy in the Neo-Assyrian Documentation. An Overview», *Pasiphae*, 11, p. 282. Importa mencionar que na terminologia do cargo não é feita qualquer associação com as lides militares, logo uma possível relação entre este cargo e o exército é apenas uma possibilidade.

a dúvida se estes componentes estavam apenas armazenados ou se estavam a ser reparados. Veja-se um excerto deste documento¹⁶⁵¹:

«[...] atrelagens
[...] os seus [escu]dos (?) de cobre, total 5,
eles [...] estão desaparecidos (?)
de um carro de guerra onde o seu topo está decorado (?)
2 carros onde o oficial a comando da casa (?) substituiu (ou: reparou). (e) os 2 escudos de
cobre (?) dele.
[...]
1 carro de guerra que Adad-hatti trouxe; o seu cobre (e) os arreios estão em falta.
Uma nova plataforma de condução na «segunda casa» a qual foi retirada da Revisão do
Palácio.
3 velhas plataformas de condução, na entrada do palácio (?).
Total 4 plataformas de condução.
3 carros de guerra onde o oficial a comando da casa substituiu, (e) o seu cobre na *tupninnu*-
caixa, (e) os seus (x) escudos de cobre (?).
(x) velha plataforma(s) de condução.
(x) velha carroça(s).
Uma (?) velha aljava, [...]
20 escudos (?) de [...]
1 *tupninnu* caixa de [...]
[...]
4 plataformas de condução [...]
[...]

Neste trecho bastante descritivo, verifica-se uma grande quantidade de componentes do carro, desde as plataformas de condução às aljavas e aos escudos. David Oates sugere que as infra-estruturas do palácio estavam na ala noroeste do pátio, pois, segundo este, aí existiam portas de grandes dimensões, que serviriam para a passagem de carros de guerra. Esta óbvia interpretação é, ainda, corroborada pelas infra-estruturas presentes em Nuzi, pois o compartimento onde foram descobertos documentos sobre um auriga chamado Kel-Techub estavam junto a um pátio que tinha também portas de dimensões consideráveis¹⁶⁵².

3.3. Sistemas de atrelagem

Os anéis nasais são o primeiro método usado no controlo de animais num sistema de tracção de veículos. Estes estão atestados na Suméria e tudo indica que terão continuado em utilização depois da passagem para o segundo milénio a. C., como a sua presença na Anatólia nos inícios deste milénio o comprova¹⁶⁵³. Alguns investigadores defendem que este sistema de atrelagem, que consistia em fixar um anel no nariz do animal, tornava o controlo deste e por

¹⁶⁵¹ DALLEY e POSTGATE, *The Tablets from Fort Shalmaneser*, p. 164 [trad. nossa].

¹⁶⁵² Idem, pp. 17-18.

¹⁶⁵³ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 29; e PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 15.

consequência do próprio veículo extremamente complicado. Ao usar este sistema, o auriga conseguiria com eficácia dar ordens ao equídeo para avançar ou parar, sendo as mudanças de direcção difíceis de pôr em prática. Visto que este era o sistema utilizado nos primeiros veículos aplicados na guerra, esta realidade contribui para a já referida falta de eficácia que estes «carros» teriam em batalha¹⁶⁵⁴.

Ainda não se sabe ao certo em que momento o uso dos anéis nasais foi substituído no Médio Oriente e Egipto pela utilização de freios¹⁶⁵⁵. Certamente que esta inovação não foi generalizada e aplicada ao mesmo tempo; sabemos, sim, que foi uma das razões para a preponderância que o carro de guerra teve nos campos de batalha do mundo pré-clássico: a utilização dos freios permitiu aos aurigas um melhor controlo sobre os cavalos, tornando o combate no carro mais eficiente¹⁶⁵⁶. No Egipto, os primeiros dados referentes à presença de sistemas de atrelagem advêm de escavações arqueológicas no túmulo de Tutmés IV, onde foram encontrados freios¹⁶⁵⁷ com

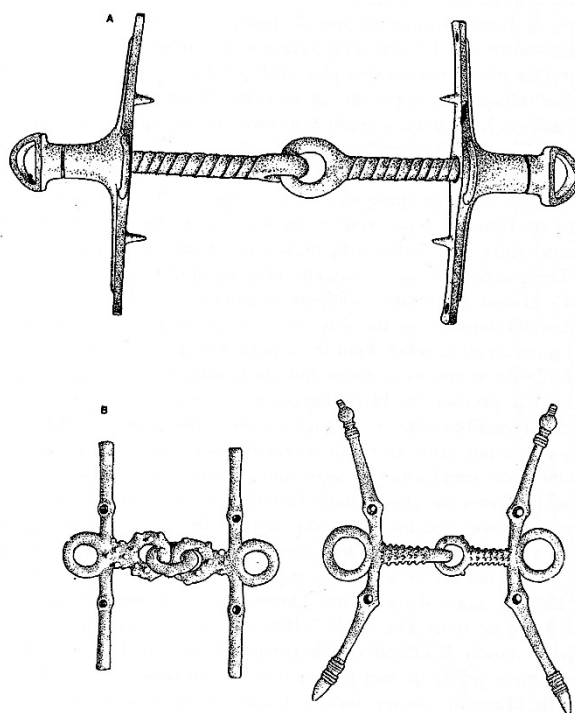


Imagem 41 – Freios metálicos provenientes de Amarna (século XIV a. C.) [retirado de LITTAUER, «Les Premiers Véhicules à Roues», *Selected Writing on Chariot, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 24].

rédeas¹⁶⁵⁸ agarradas a uma cinta de couro, que envolveria o focinho do cavalo, achado que levou os arqueólogos a deduzirem que o controlo do equídeo seria feito a partir desta cinta. Contudo, numa fase posterior a Tutmés IV, no rico espólio arqueológico do túmulo de Tutankhamon, não foram encontrados freios entre o conjunto de materiais relacionados com sistemas de atrelagem.

Durante a XIX dinastia, observamos uma regularização da presença e uso de freios; tudo indica que, durante toda a XVIII dinastia, o sistema de atrelagem dos equídeos ao carro de guerra seria ainda baseado na abertura de uma fenda nas cavidades nasais dos cavalos, onde eram aplicadas as cintas, sendo depois substituída pelos freios já durante o reinado de Ramsés

¹⁶⁵⁴ PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 13.

¹⁶⁵⁵ MCINTOSH, *Ancient Mesopotamia. New Perspectives*, p. 190.

¹⁶⁵⁶ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 145.

¹⁶⁵⁷ No Egipto, os freios podiam ser feitos de cobre ou de bronze; cf. CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 82.

¹⁶⁵⁸ ARAÚJO, «O cavalo no Egipto faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, p. 190.

II. Embora Joost Crouwel defenda que a parca presença de freios em contextos arqueológicos egípcios datáveis da XVIII dinastia pode prender-se com a portabilidade do objecto, tendo sido provavelmente roubados¹⁶⁵⁹, dos poucos que foram encontrados há que realçar um escavado em Amarna (Imagem 41), feito de bronze com placas laterais com reentrâncias no interior¹⁶⁶⁰; estes picos¹⁶⁶¹ teriam a função de auxiliar o auriga no controlo dos cavalos e resolver, na medida do possível, as dificuldades que estes tinham em obrigar os equídeos a darem curvas. A importância deste elemento para o controlo da direcção pretendida é especialmente evidente quando se observa que aparece no momento em que o carro de guerra ligeiro surge e que acaba por entrar em desuso aquando do aumento de peso nos carros, verificado sobretudo durante o período neo-assírio¹⁶⁶², e consequente perda de mobilidade.

Segundo Fernando Quesada Sanz, os freios só passaram a ser utilizados no mundo pré-clássico depois de 1500 a. C., sendo este sistema já amplamente conhecido e utilizado nas regiões a norte do Cáucaso¹⁶⁶³. Em contraponto, conhecem-se freios de metal no Corredor siro-palestino, mais concretamente em Gaza (século XVII a. C.), bem como na Babilónia durante o século XVIII a. C.¹⁶⁶⁴ e posteriormente durante o período cassita. Curiosamente, os Hititas são uma excepção, pois cerca de 1500 a. C. ainda usavam freios feitos de matéria orgânica¹⁶⁶⁵.

Segundo Anthony Spalinger, em nenhum momento se observa a presença de colares para atrelar o cavalo ao carro ou carroça¹⁶⁶⁶ – tipologia atestada em outros contextos e cronologias, como foi o caso dos «carros» sumérios representados no Estandarte de Ur. Inclusive devido às características anatómicas do cavalo, a utilização de um colar como método de atrelagem seria problemática, pois com alguma facilidade o cavalo iria sufocar¹⁶⁶⁷. Segundo Joost Crouwel, está comprovado o uso de duas cintas de couro, uma que envolvia o cavalo pelo

¹⁶⁵⁹ CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 82.

¹⁶⁶⁰ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 71. Em Ugarit, também existem vestígios de freios de bronze; cf. Idem, p. 78.

¹⁶⁶¹ Mais informações sobre dados arqueológicos, veja-se LITTAUER e CROUWEL, «A Near Eastern Bridle Bit of the Second Millennium B. C. in New York», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 505-514; e também Idem, «A Pair of Horse Bits of the Second Millennium B. C. from Iraq», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 515-518.

¹⁶⁶² LITTAUER, «Bits and Pieces», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 487-489.

¹⁶⁶³ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, pp. 29-30. Foram descobertos freios em inumações nas estepes do actual Cazaquistão; cf. PINHEIRO, *The Origin and Spread of the War Chariot*, p. 8.

¹⁶⁶⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 149.

¹⁶⁶⁵ NOVOZHENOV, *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, p. 248.

¹⁶⁶⁶ SPALINGER, *Warfare in Ancient Egypt*, pp. 10-13.

¹⁶⁶⁷ COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 42.

pescoço e outra que passava pelo peito do animal¹⁶⁶⁸. Uma característica exclusiva do sistema de atrelagem egípcio consiste na aplicação de várias correias de couro, que, fixadas ao jugo, davam maior estabilidade ao veículo¹⁶⁶⁹.

Em contexto aqueu, embora nunca tenha sido achado pela arqueologia um carro de guerra, em certos momentos foram encontrados fragmentos de freios em contextos votivos¹⁶⁷⁰. No excerto seguinte, depois de referido o material de construção, o poeta descreve de uma maneira bastante objectiva a forma de atrelar e juntar os animais às várias partes do carro¹⁶⁷¹:

«[...]
trouxeram o leve carro de mulas de belas rodas,
belo e de feitura recente, e lá puseram o vime entrançado;
e do prego fizeram descer o jugo das mulas em madeira de buxo,
que tinha um cepilho e era bem provido de buracos para as rédeas;
tiraram a correia de nove cúbitos do jugo, assim como o jugo.
Ajustaram cuidadosamente o jugo à vara bem polida,
na parte da frente, e colocaram o anel sobre a vareta,
atando-o ao cepilho três vezes de cada lado;
depois ataram-no à vara e por baixo curvaram o gancho.
[...]»

Neste texto retirado da *Iliada*, observamos com bastante pormenor o procedimento de fixar os vários componentes do sistema de atrelagem, neste caso concreto de um carro da Guerra de Tróia. Em geral, seriam os procedimentos diferentes em outras latitudes e cronologias? Tendo em conta que, de uma forma geral, o carro (tipologicamente) apresenta os mesmo componentes, é possível referir que, em média, os sistemas de atrelagem eram muito aproximados.

O jugo (Imagem 42) era parte integrante do carro de guerra e era o elemento que se apoiava sobre os cavalos que serviam como animais de tiro nos veículos¹⁶⁷². Mas, tendo como antecessor as carroças, que eram traccionadas por outros equídeos e até bovinos, inicialmente os jugos apresentavam-se demasiado largos para se ajustarem aos ombros dos cavalos, agora já amplamente difundidos pelo Médio Oriente. Assim, tiveram de ser desenvolvidos métodos para fixar os cavalos ao jugo, e citando Mary Littauer: «It is tempting to associate these objects with the adoption of the light, spoke-wheeled, horse-drawn chariot – particularly since there is no

¹⁶⁶⁸ CROUWEL, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», *Chasing Chariots*, p. 82; VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, pp. 49-53.

¹⁶⁶⁹ FERREIRA e VARANDAS, «Os Carros de Guerra na Antiguidade», *Hapi*, 4, pp. 151-152.

¹⁶⁷⁰ CHONDROS e MILIDONIS e ROSSI e ZRNIC, «The Evolution of the Double-Horse Chariot from the Bronze Age to the Hellenistic Times», *FME Transactions*, 44, p. 231.

¹⁶⁷¹ *Il.* 24.266-268 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 482.

¹⁶⁷² VELDMEIJER e IKRAM, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», *Chariots in Ancient Egypt*, p. 54.

material or figured evidence from Sumerian times». De acordo com este autor, o surgimento de uma cunha¹⁶⁷³ que iria ser apoiada sobre os ombros dos cavalos foi a solução para o ajustamento dos jugos, que eram demasiado largos para estes animais¹⁶⁷⁴.

Por fim, há que falar brevemente da barra que ligava o jugo à plataforma do veículo. Esta servia como «espinha dorsal» de todo o complexo de locomoção e era ladeada pelos animais de tracção, sendo as suas principais funções, naturalmente, permitir que o veículo se mantivesse erguido na sua vanguarda, bem como fazer com que o carro acompanhasse os equídeos quando estes estavam a fazer curvas para ambas as direcções.

Para o mundo pré-clássico, conhecem-se duas tipologias: a barra em «A» e a barra em «Y». Desde os finais do terceiro milénio a. C.¹⁶⁷⁵ que barras com estas funções estão presentes no Médio Oriente, sendo aqui utilizado o modelo em «Y», formato que apresentava esta fisionomia imediatamente depois da vanguarda do veículo. A ainda incipiente capacidade de construção patenteada pelas sociedades da fase de transição do terceiro para o segundo milénio a. C. pode explicar a necessidade de utilizar uma barra em «Y», pois esta, por estar fixada em dois locais na plataforma, atribuía ao conjunto mais estabilidade e resistência. Durante o primeiro milénio a. C., a forma da barra em «Y» será alterada, passando a duas barras que se encontravam apenas junto ao jugo, tornando-se assim mais aproximada de um «V» do que de um «Y». A alteração de formato deverá ter estado

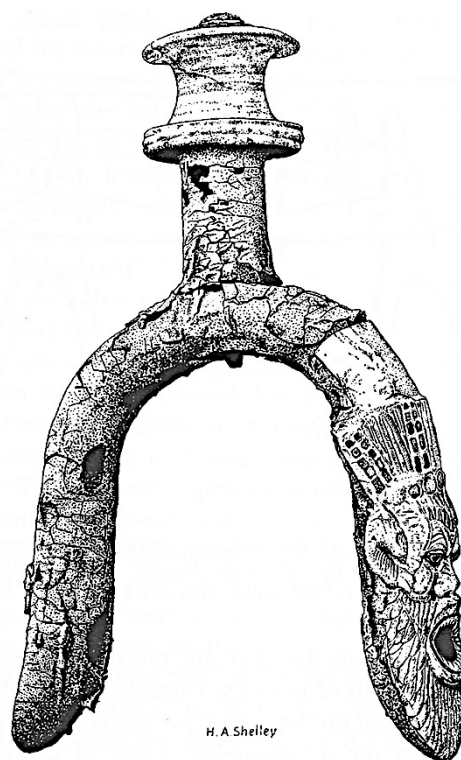


Imagem 42 - Fragmento de um jugo oriundo do túmulo de Tutankhamon [retirado de LITTAUER, «The Function of the Yoke Saddle», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 481].

relacionada com o aumento do peso e tamanho que os carros do primeiro milénio a. C. assumiram, pois esta tipologia deveria conferir ao veículo uma maior estabilidade e melhor distribuição do peso, fosse por uma parelha de cavalos ou por um grupo de quatro equídeos¹⁶⁷⁶.

¹⁶⁷³ Estas cunhas eram normalmente feitas de madeira e tinham um formato aproximado de uma fúrcula; cf. LITTAUER, «The Function of the Yoke Saddle in Ancient Harnessing», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, p. 481.

¹⁶⁷⁴ Idem, pp. 480-484.

¹⁶⁷⁵ Na mesma cronologia, observamos a utilização da barra em «A» nos territórios a norte do Cáucaso; cf. LITTAUER e CROUWEL, «Chariots with Y-Poles in the Ancient Near East», *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, pp. 238-239.

¹⁶⁷⁶ Idem, pp. 238-243.

3.4. Reparações e sobresselentes

A resistência dos carros de guerra quando estes tinham uma utilização sistemática era geralmente baixa. Devido à falta de dispositivos que permitissem uma melhor fixação dos vários componentes do carro, como os contemporâneos parafusos, o atrito e constante trepidação a que estes veículos estavam submetidos seriam bastante castigadores e, ao fim de algum tempo (é-nos difícil referir um período de utilização concreto), estes veículos deveriam necessitar de ajustes e reparações¹⁶⁷⁷. Certamente que desde o período sumério que existiriam tais problemas¹⁶⁷⁸, pois os métodos de manter um componente junto a outro era baseado em calhas, pregos e resinas, que possuíam alguma qualidade de cola. A título de exemplo, veja-se um excerto já referido no capítulo I, pelo qual verificamos que um senhor danificou o seu carro por ter andado com ele em terrenos montanhosos onde a fricção seria demasiado elevada¹⁶⁷⁹.

Na planificação de uma campanha, era preciso ter em consideração que iria ser necessário levar juntamente com o exército um determinado número de sobresselentes, que eram depois aplicados caso houvesse danificações nos carros de guerra. Aqui, há que realçar as rodas, as barras de ligação¹⁶⁸⁰, os jugos e, também, para os cavalos, forragem¹⁶⁸¹, arreios e cabeções. Para além de produtos já terminados, como os aqui referidos, seriam também transportados materiais como a madeira¹⁶⁸², peles, resinas e alguns elementos metálicos¹⁶⁸³. Todas estas matérias-primas iriam ser aplicadas em reparações nos próprios veículos caso houvesse essa possibilidade, bem como um conjunto de ferramentas que permitiam estas mesmas reparações.

Como eram transportadas estas peças ao longo da expedição? Para qualquer exército, a capacidade para levar equipamentos e mantimentos era essencial para o sucesso da campanha, logo haveria um sistema organizacional que permitia garantir o bom funcionamento da empreitada militar. Os sobresselentes seriam transportados, muito à imagem dos

¹⁶⁷⁷ No seguinte excerto hitita do século XV a. C., verificam-se problemas com um carro de guerra: «[...] “Lushiwali prendeu um carro de guerra [meu] e depois destruiu-o.” Então deixa [Lushiwali reparar aquele carro para ele.]] [trad. nossa]; cf. HOFFNER Jr., *LHK*, p. 212.

¹⁶⁷⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 141.

¹⁶⁷⁹ Idem, p. 146.

¹⁶⁸⁰ MORKOT, «Supplies», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, p. 227.

¹⁶⁸¹ *Ibidem*.

¹⁶⁸² *Ibidem*.

¹⁶⁸³ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 46.

abastecimentos e do armamento, sobre as carroças que compunham a carriagem que acompanhava o exército em marcha¹⁶⁸⁴.

Quantos sobresselentes seriam levados em relação ao número de carros de guerra? É-nos difícil responder a esta pergunta, pois pouco sabemos sobre quantos veículos levaria um exército para a guerra. Vejamos mais uma vez o exemplo da batalha de Kadech, onde, segundo as fontes egípcias, os hititas aplicaram em batalha aproximadamente três mil e quinhentos carros de guerra¹⁶⁸⁵. Admitindo que a máquina militar hitita concebia a existência de um sistema logístico capaz¹⁶⁸⁶ e que todos os carros tinham os seus respectivos sobresselentes (realidade que é extremamente improvável), então, quantos pares de rodas eram trazidos para cada veículo? Apenas um? Se houvesse apenas um par de rodas suplente por carro, isso iria implicar que haveria de reserva, aproximadamente, sete mil rodas que seriam transportadas na carriagem, inclusive juntamente com os próprios carros de guerra, caso estes fossem desmontados¹⁶⁸⁷. Seria um número concebível? Infelizmente, a falta de dados não nos permite fornecer uma resposta concreta, mas há que ter em conta que, para além destes sobresselentes, o aparelho logístico de um determinado exército teria de transportar também todos os elementos necessários para a sobrevivência dos seus efectivos, como alimentos, bebidas e outros bens¹⁶⁸⁸.

Em suma, importa realçar que a capacidade de transporte relativa aos sobresselentes não seria muito elevada, sendo provável que nem todos os veículos tivessem as suas partes para reparação. Inclusive, mesmo admitindo a relativa fragilidade do carro de guerra quando usado em determinados tipos de terreno e durante uma certa quantidade de tempo, não é claro que danos graves que necessitassem de uma troca directa acontecessem com muita frequência. Assim, quantificações mais ponderadas como num esquadrão de quinhentos veículos haver cem rodas sobresselentes, embora hipotético, é mais verossímil.

Em que altura eram feitas estas reparações? À partida, haveria três momentos em que podiam ser realizadas estas reparações:

- 1 – No momento da marcha.
- 2 – No acampamento.
- 3 – Em batalha.

¹⁶⁸⁴ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 34.

¹⁶⁸⁵ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 36.

¹⁶⁸⁶ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 90.

¹⁶⁸⁷ As questões da forma como estes veículos poderiam ser levados para a batalha irá ser abordada posteriormente neste capítulo.

¹⁶⁸⁸ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 34.

Tanto o momento da marcha como a batalha são os momentos de maior pressão em que os artesãos poderiam proceder às hipotéticas reparações; em ambos as situações, estas só seriam feitas em último caso e quando fossem impedoras de manter o carro em movimento. Em marcha, se houvesse a necessidade de reparar um veículo, se este se deslocasse em funções de controlo do território¹⁶⁸⁹, como era feito o procedimento? Certamente que a marcha não pararia apenas para a reparação de um carro, logo deveriam ficar para trás os elementos necessários para o conserto dos veículos, bem como os militares que nele seguiam. Se bem que este procedimento pudesse levantar algumas questões de segurança, pois estes militares, ao ficarem para trás, estariam sujeitos a emboscadas quando em terreno hostil.

Já em batalha, o momento em que haveria um maior número de factores que podiam provocar danos nos carros, as reparações seriam feitas quando estes veículos (no caso concreto do Egipto) retornavam para as suas linhas para reabastecer e proceder, havendo essa necessidade, às reparações dos carros. Talvez os consertos feitos quando o exército assentou um acampamento fossem os mais comuns e os que estavam sob menos pressão das circunstâncias. A partir de um mural sobre a batalha de Kadech, podemos observar a presença de uma oficina edificada no acampamento de marcha de Ramsés II, onde está um artesão a fazer reparações a um carro de guerra enquanto é auxiliado por dois aprendizes¹⁶⁹⁰. Para além das oficinas temporárias, podemos conceber a existência de estações de reparação de carros em locais pré-definidos, situados em zonas estrategicamente bem situadas¹⁶⁹¹. Veja-se o seguinte excerto datável da XIX dinastia, retirado do *Papiro de Anastasi I*¹⁶⁹²:

«[...] Tu foste trazido até ao arsenal e oficinas à tua volta – tu fizeste tudo o que desejava. Eles cuidaram do teu carro de guerra para que não continue solto. A tua barra de ligação está de novo arranjada e as juntas estão fixas. [...] e eles reparam o teu jugo. Eles colocam a tua insígnia, gravada com um cinzel, e eles colocam um punho no teu chicote e fixaram um azorague a ele. Tu saís rapidamente para a batalha [...] e atingir actos gloriosos. [...]»

Este exemplo narra a ida de um auriga egípcio, do qual não conhecemos o nome, a uma oficina em Joppa, nas terras de Canaã¹⁶⁹³. Para além de este trecho ter uma extraordinária enumeração dos componentes de um carro de guerra, é, também, uma rica descrição do que um

¹⁶⁸⁹ Efectivamente, esta seria uma das principais funções destes carros aquando da deslocação do exército em campanha. Importa ainda mencionar que, estas unidades móveis poderiam possuir a missão de atacar possíveis colunas de marcha e linhas de abastecimento inimigas.

¹⁶⁹⁰ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 90.

¹⁶⁹¹ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 255.

¹⁶⁹² SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, pp. 41-42; YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 89 [trad. nossa].

¹⁶⁹³ SHAW, *Egyptian Warfare and Weapons*, p. 41.

veículo, neste caso egípcio, precisava quando fosse reparado. Oriundo do reinado de Ramsés II, conhecemos ainda o caso de um militar referido como *mariannu*, que, segundo um escriba do exército, terá tido o seu carro reparado depois de ter sofrido danos¹⁶⁹⁴. Infelizmente, não sabemos em que circunstâncias este carro sofreu os danos: estes podem ter sido causados numa batalha ou apenas em movimento, fora de um contexto directamente bélico. No excerto que se segue, observamos um dos possíveis métodos de manutenção de veículos com rodas¹⁶⁹⁵:

«[...]

Então Hashipapu: «dois jugos para línguas de carroças e duas atrelagens Kushshiharbe colocou nas minhas mãos e então ele, [...], então [falou], óleo dos [homens] que estão a teu cargo, e repara as línguas de carroças. [...].»

Então Chahluteshup: «sobre os dois jugos para as línguas de carroça que Kushshiharbe deu a Hashipapu para olear, [...].»

Neste excerto oriundo de Nuzi e com uma datação aproximada de 1500 a. C., verificamos o uso de óleos em componentes de veículos com rodas; no caso concreto, a narrativa está a referir-se a carroças e não a carros de guerra. Contudo, tendo em conta que muitos dos componentes são e funcionam de uma forma aproximada, então é de supor que óleos também fossem utilizados nos carros. O texto apresentado menciona o uso de óleos em «línguas de carroça», termo por que o tradutor optou para se referir à barra de madeira que ligava o jugo à plataforma do veículo. Qual a razão para o uso de óleos nestes veículos? Provavelmente, a principal razão prender-se-á com a preocupação de reduzir o atrito produzido pela deslocação da estrutura, factor que permitia ao carro manter-se operacional durante mais tempo. Que tipo de óleos seriam? Infelizmente, a fonte não é esclarecedora, pelo que não permite responder a esta questão.

Há ainda que falar do estímulo que foi dado pelo desenvolvimento e utilização do carro em determinados contextos. A já mencionada intensa necessidade de manutenção que esta arma deveria ter constantemente obrigou a que fossem criadas infra-estruturas que permitissem que o sistema funcionasse em condições, como era o caso das oficinas ou dos arsenais¹⁶⁹⁶. Observa-se a criação de uma economia de escala, onde várias profissões existiam para garantir as boas condições dos veículos, fosse na sua construção ou na sua manutenção, e que seriam precisas em qualquer sociedade que possuísse carros de guerra: carpinteiros, ferreiros, artesãos,

¹⁶⁹⁴ FELDMAN e SAUVAGE, «Objects of Prestige? Chariots in the Late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», *EATL*, 20, p. 85.

¹⁶⁹⁵ PFEIFFER e SPEISER, «One Hundred New Selected Nuzi Texts», *BASOR*, 16, p. 65 [trad. nossa].

¹⁶⁹⁶ QUESADA SANZ, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», *Historia del Carruaje en España*, p. 32.

curtidores de pele, criadores de cavalos, entre outros. Como de resto se pode verificar no seguinte excerto do reinado de Sargão II¹⁶⁹⁷:

«[...]

O rei meu senhor sabe que eu tenho estado a perder artesãos; eu também não gostaria de renunciar a eles para a reparação e para a construção [...]. Abattu, um construtor de carros de guerra, e Qanê, um ferreiro, [...]»

O elevado custo de manutenção que esta arma tinha associado a si fez com que algumas potências criassem modelos que podiam, em certa medida, reduzir o valor de reparação destes carros. Veja-se o seguinte excerto oriundo do Hatti¹⁶⁹⁸:

«[...] Se os Hititas te trazem, Tuppi-Techup, infantaria e carros de guerra – porque eles vão para as tuas cidades, Tuppi-Techup deve regularmente providenciar estes com comida e bebida. [...]»

Neste pequeno texto retirado do «Tratado entre Mursili II do Hatti e Tuppi-Techup de Amurru», percebemos que era prática corrente¹⁶⁹⁹ entre os Hititas e os seus aliados haver uma concessão de forças e que estes contingentes tinham de ser mantidos pela cidade súbdita do Hatti. Também no «Tratado entre Tudhalia II do Hatti e Chunachura de Kizzuwatna»¹⁷⁰⁰, excerto já referido nesta análise, observamos que o rei hitita destacou cem veículos para a zona de Kizzuwatna, e que em caso de necessidade este era obrigado a dar o mesmo número de veículos ao Hatti. Será que em parte as forças de carros de guerra presentes em Kadech eram de origem hitita? Mas que, por estarem destacadas noutras regiões ficaram marcadas como pertencentes aos contingentes de aliados/vassalos hititas que compuseram o exército? Não há uma resposta concreta, mas este método, a existir, seria também uma forma de reduzir o custo de manutenção dos carros de guerra: ao destacar estes esquadrões noutras regiões, o rei hitita podia obrigar os seus vassalos a manter as suas forças, militares e armas, que, à partida, estariam sempre operacionais em caso de necessidade.

Devemos esclarecer ainda que os militares que estavam ao serviço nos veículos eram de origem hitita. Também o saque era uma importante fonte de obtenção de mais veículos, bem como de militares para serem utilizados na guerra. Em certa medida, já que a manutenção de

¹⁶⁹⁷ PARPOLA, «Letters from Assyria and the West», *The Correspondence of Sargon II, Part I*, p. 141 [trad. nossa]. Para o período neo-assírio, temos conhecimento de um cargo que poderá ter estado associado ao processo de substituição de equipamentos militares. Nas fontes, um homem chamado Shashi tinha o cargo de «chefe das substituições»; cf. FALES, «Palatial Economy in the Neo-Assyrian Documentation. An Overview», *Pasiphae*, 11, p. 282.

¹⁶⁹⁸ BECKMAN, *HDT*, p. 61 [trad. nossa].

¹⁶⁹⁹ No «Tratado entre Suppiluliuma I do Hatti e Tette de Nuhashshi» também é referido que o súbdito que recebesse os contingentes de infantaria e de carros de guerra tinha a obrigação de garantir a manutenção das forças hititas lá presentes; cf. *Idem*, p. 56.

¹⁷⁰⁰ *Idem*, pp. 23-24.

uma divisão de carros de guerra é um problema transversal a qualquer exército que a tenha nas suas linhas, a explicação da recusa de Israel em usá-los até ao reinado de David poderia residir aqui. A constante necessidade que os militares tinham de reparar o seu veículo deverá ter criado uma economia de escala específica; Mordechai Gichon afirma que, no tempo de Salomão, foram criadas infra-estruturas para dar apoio aos carros de guerra, como indicam os seguintes exemplos: oficinas, instalações de treino, quartéis, casernas, armazéns, arsenais, serviços de veterinária e estábulos. Na Bíblia, este tipo de estruturas é definido como «cidades dos depósitos e dos carros»¹⁷⁰¹. Vejamos as seguintes passagens¹⁷⁰²:

«[...] bem como todas as cidades da circunscrição, que lhe pertenciam, cidades para os carros, para a cavalaria, numa palavra, tudo o que lhe aprouve edificar em Jerusalém, no Líbano e em todas as terras do seu domínio.
[...] Salomão possuía quatro mil cavaliças para cavalos e carros, e doze mil cavaleiros, que destacou para as cidades onde estavam os seus carros, e em Jerusalém, junto de si.
[...]»

Em suma, embora seja possível dizer que Salomão criou as condições para manter uma força de carros de guerra em Israel, parece, por outro lado, discutível que este monarca tenha criado condições no seu reino para que este fosse um centro produtor de carros; como já vimos, a tradição de Israel era importar grande parte dos veículos a partir do Egito¹⁷⁰³. Atentemos ainda nos casos de Pilos e de Cnossos, que canalizavam grande parte dos seus recursos para a manutenção de centenas de carros e seus componentes¹⁷⁰⁴.

3.5. O transporte dos carros de guerra

Os problemas relacionados com o transporte de soldados, abastecimentos, armamento e sobresselentes é um problema transversal a qualquer exército da Antiguidade Pré-clássica, pois a falta de vias de comunicação em número considerável e também os meios que eram utilizados faziam, como já vimos, que muitas das vezes os abastecimentos não chegassem em quantidade suficiente aos soldados em campanha¹⁷⁰⁵. Por exemplo, para a Mesopotâmia observam-se quatro tipos de meios de transporte: a embarcação, a carroça, o asno/híbrido e

¹⁷⁰¹ GICHON e HERZOG, *As Batalhas da Bíblia*, p. 135.

¹⁷⁰² 1Re 9.19 *apud* ALVES (coord.), *Bíblia Sagrada*, p. 482; 2Cr 9.25 *apud* Idem, p. 593.

¹⁷⁰³ SEEVERS, *Warfare in the Old Testament*, p. 51.

¹⁷⁰⁴ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 118.

¹⁷⁰⁵ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 201.

inclusive o homem; dependendo da própria geografia em que a campanha se iria realizar, verificava-se um maior uso de um determinado meio de transporte¹⁷⁰⁶.

Os dois primeiros (embarcação e carroça) seriam os mais vantajosos, embora as carroças fossem lentas por natureza e atrasassem até o progresso do exército; quanto à utilização da força humana, ou até mesmo ao uso de animais para o transporte, estes seriam um último reduto devido às desvantagens que o seu uso apresentava: para o homem seria, principalmente, a lentidão e para os animais a pouca capacidade de transporte de elementos. Segundo William Hamblin, era frequente haver queixas por parte de oficiais por causa da falta de meios para transportar abastecimentos e, quando era este o caso, os elementos mais pesados seriam deixados para trás¹⁷⁰⁷ ou levados por outras rotas¹⁷⁰⁸. Como eram transportados os carros de guerra? Actualmente, não existem muitos dados que nos permitam construir uma «imagem» completa sobre a forma como esta arma era levada para os campos de batalha, contudo existem, como irá ser analisado posteriormente, três hipóteses de como o carro de guerra podia ser transportado para a batalha¹⁷⁰⁹:

- 1 – Desmontado junto à carriagem.
- 2 – Montado e a acompanhar a marcha.
- 3 – Casos excepcionais.

Em geografias onde se verifica a presença de cursos de água com caudal suficiente, estes seriam uma das vias de comunicação mais utilizadas e rápidas (Imagem 43). Certamente que em contexto militar os oficiais do exército não ignorariam tal vantagem, de modo que a probabilidade de alguns esquadrões de carros poderem ser transportados por via fluvial por embarcações era elevada¹⁷¹⁰. Tanto a Mesopotâmia como o Egipto apresentam-se como

¹⁷⁰⁶ Idem, p. 203.

¹⁷⁰⁷ Há que ter em conta que havia elementos logísticos que não podiam ser deixados para trás; aqui salientam-se os alimentos para os exércitos e algum tipo de armamento.

¹⁷⁰⁸ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 203.

¹⁷⁰⁹ Nos murais egípcios relativos a Kadech, observa-se a presença de uma grande quantidade de métodos de transporte de bens, que iriam garantir a manutenção de todos os efectivos e animais da campanha. Trevor Bryce defende que os carros de guerra vinham desmontados em cima de veículos neste local; cf. BRYCE, *Life and Society in the Hittite World*, p. 113; PARKER, «The Assyrians Abroad», *ACAANE*, I, p. 875; e DALLEY, «Assyrian Warfare», *ACA*, p. 531.

¹⁷¹⁰ Textos oriundos de Ebla mencionam alguns tipos de embarcações feitas de madeira e de cana, que poderiam ser utilizadas como meio de apoio logístico. Aqui são referidas embarcações normais (*ma*), grandes (*ma-gal*) e de carga com casco profundo; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 243; Idem, p. 201.

contextos geográficos bastante vantajosos, pois o primeiro possui dois rios de grande capacidade, o Tigre e o Eufrates, e o Egípto o rio Nilo¹⁷¹¹.

Ao longo do mundo pré-clássico, estes foram sempre as «auto-estradas» destas sociedades e a principal via de comunicação¹⁷¹², pois, segundo Stephen Bertman, só a partir do período neo-assírio é que começaram a surgir estradas em condições de serem utilizadas como vias para o transporte logístico dos exércitos¹⁷¹³, realidade onde, naturalmente, os carros de guerra estão incluídos.

Quando transportados, estes iriam desmontados ou montados? Tendo em conta o espaço que um carro e os seus animais de tiro ocupariam, se estes fossem já construídos, apenas uma quantidade muito limitada de veículos podia ser transportada em embarcações¹⁷¹⁴; por outro lado, se os carros fossem desmontados, a capacidade de levar veículos seria bastante maior. Também para o Egípto, sabemos que durante o Império Novo, normalmente, as campanhas militares no Corredor siro-palestino eram acompanhadas por embarcações que serviam de apoio ao exército ao longo da costa do Mediterrâneo Oriental¹⁷¹⁵. Veja-se o caso de uma inscrição de um «escriba do exército» em Biblos, que apresenta uma relação do uso de embarcações para o transporte de elementos militares¹⁷¹⁶.

Levariam estas embarcações carros de guerra? Os seus sobresselentes? Actualmente, não é possível fornecer respostas relativas a estas questões, mas, especialmente sobre estes últimos, pela capacidade de apoio que estas embarcações davam à campanha, é plausível admitir que, pelo menos uma



Imagem 43 - Transporte de um carro de guerra num barco.; cena datável do reinado de Assurnasirpal II. [Retirado de COLLINS, *Assyrian Palace Sculptures*, p. 44].

¹⁷¹¹ O Nilo é um vector principal, que permitiu o surgimento da vida no território ao qual chamamos Egípto; este também possibilitava o trânsito de bens e de pessoas, onde naturalmente estavam inseridos os exércitos faraónicos; cf. PARTRIDGE, «Transport in Ancient Egypt», *ACAE*, I, p. 370. Para o caso concreto do rio Nilo, este nunca terá sido muito importante para o transporte de carros de guerra, pois os terrenos em que o Egípto combatia ao longo do rio no Sul não eram propícios ao uso desta arma.

¹⁷¹² FALES, «River Transport in Neo-Assyrian Letters», *Šulmu IV. Everyday Life in Ancient Near East*, p. 79.

¹⁷¹³ BERTMAN, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, p. 209; HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 122.

¹⁷¹⁴ Há que referir que seria também necessário que o exército tivesse a capacidade de juntar uma considerável frota, fosse fluvial ou marítima; cf. HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 380.

¹⁷¹⁵ BRADFORD, *With Arrow, Sword, and Spear*, p. 10.

¹⁷¹⁶ HIKADE, «Egypt and the Near East», *ACAANE*, I, p. 840.

parte dos sobresselentes para os carros de guerra, poderia ser transportada por mar até portos previamente considerados na planificação da campanha¹⁷¹⁷. O transporte logístico por mar ou rio é, em média, aquele que se apresenta mais vantajoso para qualquer exército, logo é possível admitir que caso os carros fossem desmontados¹⁷¹⁸, muitos destes seriam levados por embarcações até pontos de desembarque.

Para o transporte terrestre de elementos logísticos, seriam as carroças os principais meios de deslocação que os exércitos utilizavam¹⁷¹⁹: veja-se desde logo o exemplo da batalha de Kadech, onde no acampamento de Ramsés II se observam carroças de duas rodas (segundo Robert Partridge, podiam ser carros que foram adaptados a estas funções) com bovinos como animais de tracção¹⁷²⁰. Certamente que caso os carros de guerra fossem desmontados no sector de apoio à campanha, seria sobre estas carroças que o seu transporte se faria. Uma das principais razões para que os veículos seguissem desmantelados junto do exército em campanha, seria a poupança destes mesmos em relação ao desgaste que o terreno podia causar, embora houvesse, naturalmente, depois a necessidade de proceder à montagem destes nos momentos anteriores à batalha. Resta ainda saber quanto tempo demoraria um carro de guerra a ser montado.

Se os carros acompanhassem o próprio exército em marcha¹⁷²¹, e especialmente para o caso egípcio, onde sabemos que deveriam existir veículos que seguissem a coluna de marcha e que tinham a função de garantir a segurança das alas direita e esquerda dos soldados, percorrendo também o espaço existente entre as várias divisões das forças faraónicas, bem como de controlar o terreno em torno do contingente¹⁷²², seriam estes carros utilizados em batalha? Era este um modelo apenas aplicado em terreno hostil? Como forma de garantir o mínimo possível de danos nos carros, é plausível responder que sim, embora esta seja apenas uma possibilidade. Fora as questões



Imagem 44 - Representação da entrega de tributos num túmulo datável da XVIII dinastia [retirado de YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, pp. 194-195].

unicamente bélicas, há que aludir, desde logo, os carros pertencentes aos militares mais

¹⁷¹⁷ Também há que realçar a importância, quando é delineada uma rota terrestre, da utilização de pontes ou de locais onde estas poderiam ser construídas sobre um determinado curso de água; cf. BAGG, «Assyrian Technology», *ACA*, p. 517.

¹⁷¹⁸ DALLEY, «Assyrian Warfare», *ACA*, p. 531.

¹⁷¹⁹ Há que ter em consideração também o uso de equídeos, como os asnos ou híbridos, para o transporte de bens logísticos; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, pp. 201-202.

¹⁷²⁰ PARTRIDGE, «Transport in Ancient Egypt», *ACAE*, I, p. 388.

¹⁷²¹ Especialmente a partir do Império Neo-assírio, começamos a observar uma proliferação de vias de comunicação que, à partida, seriam bastante vantajosas para o movimento dos aparelhos logísticos dos exércitos desta sociedade; cf. PARKER, «The Assyrians Abroad», *ACAANE*, I, p. 875.

¹⁷²² ARAÚJO, «A batalha de Kadech», *A Guerra na Antiguidade*, p. 65.

abastados ou com patentes elevadas, pois seria nestes veículos que estes militares se deslocariam para o campo de batalha¹⁷²³, embora seja importante realçar que poderá haver uma tipologia específica de veículos que teria esta função e que posteriormente não era utilizada em batalha. Anthony Spalinger sustenta ainda que, pelo menos durante a primeira metade da XVIII dinastia, os carros de guerra serviriam para transportar material¹⁷²⁴. Na obra em questão, o autor não especifica a que tipo de material se está a referir: no caso do armamento, em consequência da sua relação directa com o militar, é provável que pudesse ir no carro; já outros tipos de materiais, como abastecimentos e sobresselentes (tanto para carros como para armamento defensivo e ofensivo), devido desde logo ao peso, seria improvável que este tipo de bens logísticos fosse transportado nos carros.

Em momentos especiais, em que a progressão do exército encontra obstáculos como um terreno acidentado no qual os carros de guerra não podiam transitar, como eram estes transportados? Estes podiam ser desmontados¹⁷²⁵, e um caso registado neo-assírio, do reinado de Tiglatpileser, relata que este monarca levou as suas forças para a zona montanhosa do Norte da Mesopotâmia onde, segundo a fonte, as irregularidades do terreno tornavam impossível a movimentação dos carros de guerra; logo, estes tiveram de ser carregados às costas pelos militares¹⁷²⁶.

Este tipo de narrativas, a que podemos ainda adicionar uma passagem da *Iliada* em que Diomedes e Ulisses equacionaram roubar os Trácios, levando ambos às suas costas um carro de guerra (Imagem 44)¹⁷²⁷, apresentam problemas de ordem física, sendo importante perceber



Imagem 45 - Representação das dificuldades dos carros de guerra em terrenos irregulares [retirado de COTTERELL, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, p. 251.

qual o peso de um carro de guerra, tanto no contexto neo-assírio como no da Guerra de Tróia. Como já foi referido no capítulo II, segundo Robert Drews, um carro presente em Tróia podia

¹⁷²³ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 116-117.

¹⁷²⁴ SPALINGER, «Warfare in Ancient Egypt», *ACANE*, p. 234.

¹⁷²⁵ DALLEY, «Assyrian Warfare», *ACA*, p. 531.

¹⁷²⁶ BRYCE, *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, p. 526; Idem, p. 757.

¹⁷²⁷ *Il.* 10.503-505 *apud* LOURENÇO, *Iliada*, p. 215. Num mural da XVIII dinastia verificamos, igualmente, que um homem está a transportar um carro de guerra sozinho. Provavelmente num contexto de entrega de tributos (Imagem 44).

pesar cerca de trinta quilogramas¹⁷²⁸, um peso que, salvaguardando o exagero que o poeta pode ter atribuído a Diomedes e a Ulisses, seria relativamente possível de levantar.

Por outro lado, um carro neo-assírio, de tipologia mais pesada, parece mais problemático de ser transportado sobre os ombros dos militares, com a agravante de o contexto ser montanhoso e o terreno irregular (Imagem 45).

Seriam estes veículos desmontados e depois levados pelos soldados? É possível admitir que sim, embora seja importante notar que este método podia criar alguns problemas de ordem defensiva, em especial quando em território hostil, pois se alguns soldados tinham de transportar as várias partes dos carros, então, à partida, perderiam capacidade de se defenderem em caso de ataque, pelo menos a sua reacção seria mais lenta.

3.6. Alimentação de homens e animais

Antes de analisar a forma como os soldados dos exércitos do mundo pré-clássico se alimentavam, importa perceber que tipo de alimentos eram consumidos por estes ao longo das suas, normalmente sazonais, campanhas. Sendo o Egipto uma sociedade maioritariamente dependente da agricultura, é natural que grande parte da sua dieta alimentar fosse baseada nos cereais, panificados ou não, e complementados com frutas (figos, tâmaras, romãs, uvas, melão e melancia) e com legumes (grão-de-bico, alho, pepino e cebola). Enquanto o peixe seria relativamente acessível, a carne (aves, bovinos e caprinos) seria um privilégio das famílias mais ricas¹⁷²⁹. Segundo Anthony Spalinger, um soldado egípcio necessitaria por dia de seis quilogramas e seiscentos gramas de cereais e um litro e novecentos de água¹⁷³⁰. Assim, um exército de dez a vinte mil soldados, como o que terá sido levado para Meguido¹⁷³¹, iria necessitar, aproximadamente, de sessenta e seis mil quilogramas de cereais caso fossem dez mil; admitindo que eram vinte mil militares, então o exército iria precisar de cento e trinta e dois mil quilogramas de alimento.

Acerca do problema da água, para o primeiro caso iriam ser necessários dezanove mil litros e para vinte mil seriam precisos trinta e oito mil litros de água. Importa referir, e como irá ser analisado posteriormente, que há várias formas de conseguir os mantimentos: embora existam vários métodos, no *Papiro Anastasi I* é sugerido que as rações dadas aos soldados eram

¹⁷²⁸ DREWS, *The End of the Bronze Age*, p. 104.

¹⁷²⁹ SIMÕES, «Alimentação», *DAE*, p. 50.

¹⁷³⁰ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 35.

¹⁷³¹ ARAÚJO, «A batalha de Meguido», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 100.

fracas e apenas tinham água no terceiro dia¹⁷³². A provisão da água seria um dos factores mais vitais para a sobrevivência dos soldados, pois sem este elemento um humano morreria em poucos dias¹⁷³³, realidade aumentada pelas características áridas de muitas zonas no Médio Oriente e no Egipto¹⁷³⁴. Por norma, um homem precisa de quatro litros de água por dia, sendo metade desta quantidade ingerida por via dos alimentos consumidos. Este recurso seria encontrado de várias maneiras, fosse em rios, em poços e em oásis¹⁷³⁵; há também que ter em conta que alguma água seria levada desde o ponto de partida do exército.

Em que consistiam estas rações dadas aos soldados egípcios? Desde logo, haveria diferenças relativas aos locais de onde o exército poderia sair. A título de exemplo, se os contingentes procedessem do território tradicional egípcio, certamente que a base da sua dieta seria os cereais e as frutas, em especial a cevada e as tâmaras¹⁷³⁶; caso os militares partissem de outra região, podiam levar consigo outro tipo de vitualhas¹⁷³⁷.

Segundo Brett Heagren, o peixe seria também um elemento bastante comum na alimentação dos militares egípcios: maioritariamente transportado por via fluvial e marítima, era uma importante fonte de proteína, sendo aqui de apontar também os insectos; estas duas fontes de proteínas eram especialmente importantes quando era impossível levar animais vivos com o exército¹⁷³⁸. Datável do sexto ano do reinado de Seti I, conhecemos, a partir de uma descrição de uma expedição com mil soldados, no que consistia a ração diária de um militar egípcio. Na tabela seguinte, assinalam-se exactamente quais os componentes que faziam parte da dieta, o peso, as calorias e as proteínas que lhes estavam associadas¹⁷³⁹:

Alimento	Quantidade	Peso	Calorias	Proteínas
Pão	20 <i>deben</i> ¹⁷⁴⁰	1,82 kg	4,175	161
Vegetais	2 pacotes (?)	100 g	240	20
Carne assada	1 pedaço	320 g	1,280	30
Total:	—	2,24 kg	5695	211

¹⁷³² Para o consumo da água, os fortes que o Egipto tinha em algumas regiões eram essenciais. Veja-se o caso das fortalezas do «Caminho de Hórus», em que cada uma das sete tinha poços; cf. MORKOT, «Food», *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, pp. 86-87.

¹⁷³³ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 184.

¹⁷³⁴ Sobre a falta de água, veja-se o seguinte excerto hitita do reinado de Hattusili III: «[...] e quando já quase não havia água [...] e as minhas tropas eram poucas. Então eu não continuei [...]» [trad. nossa]; cf. HOFFNER Jr., *LHK*, p. 304; FALES e RIGO, «Everyday Life and Food Practices in Assyrian Military Encampments», *Paleonutrition and Food Practices in the Ancient Near East. Towards a Multi-disciplinary Approach*, p. 424.

¹⁷³⁵ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, pp. 185-186.

¹⁷³⁶ Este fruto é rico em carbonatos e proteínas; cf. Idem, p. 164.

¹⁷³⁷ Idem, p. 162.

¹⁷³⁸ Idem, pp. 166-167.

¹⁷³⁹ Idem, pp. 168-172.

¹⁷⁴⁰ Vinte *deben* de pão deverá equivaler a um quilograma e oitenta e dois gramas; cf. Idem, p. 170.

Tabela 5 - Ração diária segundo a estela do reinado de Seti I e a consequente estimativa calórica e proteica
[adaptado de HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 172.].

Importa referir ainda que os números acima apresentados traduzem não só o máximo que um soldado poderia consumir diariamente, mas também o panorama ideal de alimentação de um exército. Logo, é pouco provável que houvesse esta quantidade de alimentos constantemente numa campanha militar. Assim, Brett Heagren apresenta-nos outra estimativa mais adaptada à realidade que o soldado egípcio teria, com a adição de duas sacas de cereais por mês¹⁷⁴¹:

Alimento	Quantidade	Peso	Calorias	Proteínas
Pão	10 <i>deben</i>	0,91 kg	2087,5	80,5
Vegetais	2 pacotes	50 g	170	10
Carne assada	meio pedaço	160 g	640	15
Total:	-	1,12 kg	2897,5	105,5

Tabela 6 - Ração diária de um soldado egípcio do reinado de Seti I e a consequente estimativa calórica e proteica
[adaptado de HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 173.].

Devido às características geográficas da Anatólia, as populações associadas ao poder hitita não deveriam ter problemas de maior com a sua alimentação: a boa capacidade do terreno para a agricultura permitia-lhes terem acesso directo a uma considerável variedade de cereais, leguminosas, vegetais e frutas. Mais concretamente, encontrar-se-iam em produção trigo¹⁷⁴², cevada, ervilhas, feijões, lentilhas, salsa, coentros, pepino, alho, azeitonas, uvas, maçãs, peras, figos, damascos e romãs. No exemplo seguinte, datável do reinado de Tudhália III, podemos verificar as porções necessárias de cada alimento¹⁷⁴³:

«[...] Quando embarcações transportam provisões de Pitteyariga para Samua em [duas] viagens, na primeira viagem [eles transportam] o seguinte: [...] 450 rações para os soldados cada uma feita da décima [...], 600 rações para os soldados de Kashka [...] PARISU de farinha de trigo, [...] E eles colocam [...] o seguinte nas embarcações: 80 PARISU de trigo, 220 PARISU de cevada, então o total em duas viagens [é] 130 PARISU de trigo, [...] PARISU de cevada, 1050 rações para os soldados.

¹⁷⁴¹ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 173.

¹⁷⁴² Para o contexto hitita, verificamos a referência ao pão *tumati*, embora não se saiba que tipo de pão seria. Veja-se o seguinte excerto: «[...] Posteriormente fixa essas tropas atrás de Kashapura. Deixa-os prepararem-se com bastante pão *tumati*. Deixa-os prepararem-se com pão *tumati* para um ano. [...]»; cf. HOFFNER Jr., *LHK*, p. 139 [trad. nossa].

¹⁷⁴³ Idem, pp. 82-83 [trad. nossa].

Para a primeira viagem eles carregaram uma pequena embarcação de Arziya, e colocaram o seguinte nela: 50 PARISU de cevada, 600 rações para os soldados, [...] o grande total é o seguinte: que as embarcações trouxeram [...] para Samua: 1650 rações para os soldados, incluindo 450 rações para os soldados cada uma medida pela décima [de ...], 130 PARISU-medida de trigo, [...] e 300 PARISU-medida de trigo e cevada.

Mas agora as embarcações voltaram novamente a Pitteyariga. Aqui eles irão carregá-las de novo.
[...]

Neste excerto, podemos observar o constante tráfego fluvial no rio Eufrates entre as cidades de Pitteyariga e Samua, para onde seriam transportados mantimentos para as forças militares que estavam na região. A fonte não permite determinar se este era um exército em campanha ou se os abastecimentos se destinavam a guarnições que estavam fixadas na região de Samua (Anatólia Oriental). Todavia, é provável que o modelo de aprovisionamento fosse bastante aproximado, em especial no que concerne aos hábitos de alimentação dos soldados. Infelizmente, muitos dos dados que a fonte nos apresenta são de difícil resolução, desde logo não sabemos qual o valor ou medida do «PARISU», e a própria quantidade das rações mencionadas ao longo do excerto são inconclusivas, pois desconhecemos quanto tempo levaria de Pitteyariga a Samua, bem como quantas rações um militar recebia.

De um outro modo, este excerto permite identificar a importância que os cereais tinham na dieta de um soldado, pois são amplas as menções ao trigo e à cevada¹⁷⁴⁴. Naturalmente, a pastorícia também surge como uma importante actividade, sendo as espécies mais criadas as aves, bovinos, caprinos, suínos e ovinos. Outro elemento importante na dieta diária das populações anatólicas eram os óleos e gorduras animais, em especial para as populações com menos capacidade económica¹⁷⁴⁵. No excerto seguinte, podemos observar a referência a estas porções de óleo associadas agora aos exércitos de Mari¹⁷⁴⁶:

«[...]

Depois: as tropas apreenderam as provisões de viagem. E não há óleo. E está na altura do frio. Eu calculei agora as suas rações de óleo, e ele deve abastecer-me rapidamente por barco com oito alqueires e vinte e dois litros de óleo para as rações de óleo das tropas, e [...] rapidamente. Meu senhor sabe que as tropas não [serão capazes de fazer guerra] no frio sem o seu óleo.

[...]

Aqui podemos verificar a importância que o óleo tem no bom decurso da campanha militar, inclusive é-nos sugerido que estas rações estão relacionadas com a época de maior frio. Assim, serviriam estes óleos para acender fogueiras? O excerto reproduzido acima parece frisar tal possibilidade, embora pareça provável que também fossem usados para algum tipo de

¹⁷⁴⁴ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 331.

¹⁷⁴⁵ BURNEY, «Food», *HDH*, p. 87.

¹⁷⁴⁶ HEIMPEL, *Letters to the King of Mari*, p. 193 [trad. nossa].

confeção de alimentos. Como foi referido, também na Anatólia era comum o uso de óleos animais na comida; seriam também utilizados no exército? Do mesmo modo que é observável em Mari? Não existem respostas para estas problemáticas, de modo que terão de ficar em aberto.

Como era feito o abastecimento dos contingentes? O primeiro tipo de processo logístico que permite fornecer aos militares mantimentos para a campanha é aquilo que pode ser transportado do local de onde partiu a operação, fossem estes mantimentos trazidos pelo próprio militar ou oriundos dos celeiros reais¹⁷⁴⁷. Também poderiam contar, enquanto estivessem em território aliado, com o auxílio das cidades circundantes, mas a partir do momento em que passavam a fronteira para território hostil teriam de se apoiar no consumo dos víveres que o exército levava consigo e em algum saque nas regiões por onde passavam¹⁷⁴⁸.

Imediatamente depois da morte de Hatchepsut e a consequente plenitude de poderes que Tutmés III adquiriu, este realiza uma campanha para territórios asiáticos onde demonstra a preocupação de garantir que os seus soldados tinham rações para o período de travessia do deserto (cerca de uma semana); depois de atravessado este obstáculo geográfico, o faraó desejava que eles vivessem do que encontrassem nos territórios por onde passavam¹⁷⁴⁹ ou com auxílio de cidades ou fortificações aliadas.

Donald Redford apresenta uma estimativa, bastante generalizada, baseada em dados relativos às rações dos trabalhadores de pedreiras ou em construções públicas, daquilo que seria transportado numa campanha militar egípcia durante o reinado de Tutmés III. Segundo este autor, cada soldado, para dez dias¹⁷⁵⁰, levaria consigo cerca de oitenta pães de pequenas dimensões e na carriagem iriam aproximadamente duzentos mil recipientes com cerveja para dez mil efectivos para o mesmo período de tempo¹⁷⁵¹. Embora plausível, há que mencionar que a tipologia de funções de um militar em comparação com as de um trabalhador é bastante diferenciada, logo é provável que as necessidades alimentares e calóricas fossem também

¹⁷⁴⁷ Numa carta babilónica para o rei neo-assírio Sargão II, é dito o seguinte: «[...] Não há mais ninguém lá com a excepção de 200 soldados desorganizados, e não há comida com a excepção das provisões de viagem que eles trouxeram com eles. [...]» [trad. nossa]; cf. FALES e RIGO, «Everyday Life and Food Practices in Assyrian Military Encampments», *Paleonutrition and Food Practices in the Ancient Near East. Towards a Multidisciplinary Approach*, p. 420; FALES, «Grain Reserves, Daily Rations, and the Size of the Assyrian Army: a quantitative Study», *SAAB*, p. 25.

¹⁷⁴⁸ SANTOS, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, p. 34.

¹⁷⁴⁹ Este método de sobrevivência será analisado posteriormente neste subcapítulo.

¹⁷⁵⁰ Segundo William Hamblin, em Mari os mantimentos que eram fornecidos pelo poder central podiam ter capacidade para alimentar os soldados entre dez a quarenta dias; cf. HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 201.

¹⁷⁵¹ REDFORD, «The Wars in Syria and Palestine of Thutmose III», *Culture and History of Ancient Near East*, pp. 200-201.

dísparos. Seria possível para o Egito criar uma linha de abastecimento? É-nos difícil responder a esta questão, mas, normalmente, havia problemas no processo de fazer chegar provisões aos soldados, de modo que são vários os exemplos, embora de origem não egípcia, em que os comandantes se queixam de não ter mantimentos para os seus homens¹⁷⁵².

Naturalmente, o estabelecimento das linhas de abastecimento teria de ter em conta as características das regiões por onde os exércitos passariam, desde zonas montanhosas, a desérticas, a florestas ou regiões costeiras¹⁷⁵³. Por exemplo, sabemos que em Hattucha existia um grande complexo de silos, que teriam a função de armazenar uma elevada quantidade de mantimentos, que seriam depois enviados para onde houvesse essa necessidade¹⁷⁵⁴; certamente que aqui também estariam incluídas as forças armadas hititas. Importa, por outro lado, referir que esta linha de abastecimento só seria possível até ao ponto de transição em que o exército estava entre o território amigável e o hostil, pois seria extremamente perigoso usar uma linha de abastecimento terrestre¹⁷⁵⁵, normalmente lenta devido ao peso dos materiais que transportava, em território inimigo.

Já durante o período neo-assírio, mais concretamente com o rei Salmanasar III, foram construídos fortes e centros de abastecimento, que viriam a ser de extrema importância para a logística dos exércitos imperiais¹⁷⁵⁶. Os exércitos neo-assírios eram, em grande medida, alimentados unicamente pelo poder central e pelos governadores¹⁷⁵⁷; inclusive, segundo Tamás Dezső, se a administração não tivesse abastecimentos suficientes para os soldados sob a sua jurisdição, desmobilizava-os para que voltassem para as suas terras, pois assim o império evitaria deserções¹⁷⁵⁸.

¹⁷⁵² HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 201.

¹⁷⁵³ Para o caso egípcio, veja-se HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, pp. 209-239.

¹⁷⁵⁴ BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, p. 2.

¹⁷⁵⁵ Sobre as linhas de abastecimento marítimas ou fluviais, é provável que o trajeto em águas hostis fosse mais seguro, mas depois havia o problema da necessidade de um porto para descarregar os bens. Um caso evidente terá sido o ataque feito por Tudhalia a Alasia (actualmente, pensa-se que este reino estava situado na ilha de Chipre) para poder garantir a segurança das suas linhas de abastecimento e rotas comerciais; cf. BRYCE, *The Kingdom of the Hittites*, pp. 321-323. É natural que a transferência da ilha para a sua esfera de influência tenha dado aos oficiais hititas outra capacidade marítima na região, desde logo pelo acesso a outros portos; Há que referir também o porto de Ura, que, devido à sua posição estratégica, era de grande importância para o Hatti, o que inclusive terá sido uma das razões para o conflito entre o Hatti e Tarhuntassa; cf. Idem, p. 331.

¹⁷⁵⁶ BEAULIEU, «World Hegemony, 900-300 BCE», *ACANE*, p. 50.

¹⁷⁵⁷ Esta divisão entre forças reais e provinciais está evidente na preparação de uma campanha regional na fronteira oriental do império. Para mais informações relativas aos preparativos logísticos desta campanha, veja-se DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, pp. 73-76.

¹⁷⁵⁸ Um destes casos vem descrito numa carta de Ashshurbeludan, governador de Halziatbar, a Sargão II, onde é dito o seguinte: «[...] Vai e liberta as tuas tropas: s[e] eles não quiserem, [os] homens irão morrer de fome! [...]» [trad. nossa]; cf. Idem, p. 70. Para uma informação pormenorizada sobre a capacidade que cada região do Império Neo-Assírio tinha na produção de cereais, veja-se Idem, p. 96.

António Ramos dos Santos apresenta uma sugestiva tabela onde mostra uma estimativa da quantidade de mantimentos de que os soldados assírios necessitariam por dia para uma campanha, embora não explicita qual seria a dimensão do exército. Assim, por dia, as forças assírias necessitariam de aproximadamente setecentos e cinco *emāru*¹⁷⁵⁹ de cereais, algo que daria setenta mil e quinhentos litros¹⁷⁶⁰. Já Tamás Dezső afirma que cada soldado precisava de dois litros de cevada por dia, ou seja, para um exército de dez mil militares seriam precisos vinte mil litros de cevada¹⁷⁶¹. O mesmo autor refere ainda que esta quantidade de mantimentos seria extremamente difícil de transportar e que seria necessário existir um processo logístico e administrativo bem organizado para criar uma linha funcional de comunicação e de fornecimentos provida com bases operacionais e pontos de abastecimento¹⁷⁶².

Para o mesmo período histórico, sabemos que seria usual a presença de funcionários não militares, como era o caso dos padeiros, cozinheiros, talhantes, confeccionadores e servidores de bebidas. Os padeiros teriam como principal função, naturalmente, o fabrico de pão, que, segundo Frederick Fales e Monica Rigo, podia ser feito sobre pedras ou placas de metal aquecidas sobre uma fogueira. Tanto o cozinheiro como o confeccionador tinham a função de cozinhar os alimentos de cariz animal e vegetal, embora sejam raras as referências a este tipo de actividade. O talhante teria a função de matar e arranjar os animais, seja sobre alguma superfície improvisada ou com os animais pendurados em tendas ou em árvores¹⁷⁶³. Veja-se como complemento os seguintes excertos do reinado de Sargão II¹⁷⁶⁴:

«[...]
O rei meu senhor ordenou-[me] que desse o pão aos soldados dos carros de guerra. Agora, [quando] [...] veio, eu disse-lhe [...] mas ele disse: «O rei deu-me ordens e eu tomarei dois meses de cada [provisão].[...]»

«[...] está a exigir a comida para os soldados dos carros de guerra ao dizer: Eu irei dar alimento [...]![...]»

¹⁷⁵⁹ *Emāru* é uma medida de volume que corresponde a onze mil metros cúbicos; cf. SANTOS, «Um orçamento da guerra na Antiga Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 54.

¹⁷⁶⁰ Idem, p. 53; Idem, pp. 58-59.

¹⁷⁶¹ No que diz respeito à presença de animais vivos junto dos exércitos, as fontes neo-assírias são bastante omissas: apenas temos conhecimento de alguns requerimentos feitos por parte de alguns governadores aos monarcas, mas a sua contextualização não é clara; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 91.

¹⁷⁶² Idem, p. 83.

¹⁷⁶³ FALES e RIGO, «Everyday Life and Food Practices in Assyrian Military Encampments», *Paleonutrition and Food Practices in the Ancient Near East. Towards a Multidisciplinary Approach*, pp. 421-424.

¹⁷⁶⁴ PARPOLA, «Letters from Assyria and the West», *The Correspondence of Sargão II, Part I*, pp. 142-143 [trad. nossa].

Para além do importante apoio do poder central, os exércitos de uma determinada sociedade podiam também contar com o auxílio de cidades¹⁷⁶⁵ que estariam porventura sob o «jugo» do reino ao qual os contingentes pertenciam. Este apoio podia ser dado, essencialmente, de duas formas: por meio de tributos, que à partida não seriam prestados directamente aos soldados, mas sim ao monarca, que podia depois mandar para junto do exército em campanha os cereais e víveres que tinham sido recolhidos; também durante o reinado de Assurnasírpál, sabemos que os tributos anuais de apenas um chefe vassalo consistiam em mil ovelhas e duas mil medidas de cereais¹⁷⁶⁶. Sargão II terá enviado uma ordem a Charruduri, governador de Kalkhu, para que este dividisse os seus recursos alimentares entre a sua família e os soldados do rei que estavam acampados nas suas terras¹⁷⁶⁷: aproximadamente trinta litros de milho para cada soldado, deixando setenta litros para a sua casa¹⁷⁶⁸.

Tendo em conta a dimensão territorial controlada pelos monarcas neo-assírios, seria vital existirem pontos de reabastecimento ao longo da progressão da coluna de marcha, realidade onde os governadores seriam bastante importantes. Inclusive, poderia haver casos em que as linhas de abastecimento seriam impossíveis de criar, assim como seria bastante dispendioso e demorado, pois sendo o Império Neo-Assírio uma potência terrestre, a maioria dos abastecimentos seria feita pela via terrestre, apesar de haver rios como o Tigre e o Eufrates. Numa carta datável do reinado de Sargão II (NL 88, ND 2495), são dados pormenores relativos à produção e à capacidade de armazenamento de mantimentos por parte de dois governadores (Chamachahuidina e Abilechir), que teriam de fornecer provisões para o exército. Veja-se a seguinte tabela da autoria de Tamás Dezső¹⁷⁶⁹:

RAÇÕES DIÁRIAS					
Linha	Quantidade (<i>emāru</i>)	Quantidade (litros)	Quantidade (quilogramas)	–	–
4	105	10,500	8,400	Forragem	Shamashahuiddina
5	123	12,300	9,840	Pão	
5	228	22,800	18,240	Total	

¹⁷⁶⁵ Sabemos, pelo meio de cartas, que durante o reinado de Amen-hotep II os chefes das cidades de Tanaach e de Talwisher eram obrigados a enviar mantimentos e homens para Gaza e Meguido; cf. HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 190.

¹⁷⁶⁶ BRADFORD, *With Arrow, Sword, and Spear*, p. 42.

¹⁷⁶⁷ Também Assurilai terá informado Tiglat-Pileser III de que deu a cada um dos seus soldados dez litros de cereais armazenados; cf. DEZSŐ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 69.

¹⁷⁶⁸ Para mais exemplos, veja-se Idem, pp. 69-70.

¹⁷⁶⁹ Idem, p. 76.

6	75	7,500	6,000	Forragem	Abileshir
7	15	1,500	1,200	Pão	
7	90	9,000	7,200	Total	
8-9	600	60,000	48,000	Pão	2000 soldados-zakku de Kummuhi
10	918	91,800	73,440	Total do armazenamento	Por mês

Tabela 7 - A quantidade de alimentos armazenada segundo a carta NL 88 (ND 2495) [adaptado de DEZSÖ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 76.]

Para este autor, os alimentos armazenados por Chamachahuidina poderiam garantir a sobrevivência a cerca de seis mil cento e cinquenta soldados e entre mil e setecentos e cinquenta a dois mil e cem equídeos, sendo a capacidade de Abilechir menor, pois apenas conseguiria alimentar setecentos e cinquenta homens e mil duzentos e cinquenta a mil e quinhentos cavalos. Como complemento, os dois mil soldados de Kummuhi teriam para si, tendo em conta a quantidade de pão mencionada, apenas cerca de oitenta gramas por dia para cada militar¹⁷⁷⁰.

Ainda sobre o auxílio de aliados ou vassalos, vejamos os seguintes excertos hititas; o primeiro sem datação definida e o segundo oriundo do reinado de Suppiluliuma¹⁷⁷¹:

«[...] Eu acabei de enviar tropas em larga escala. Então vigia esses rebanhos com cuidado, e dá-los bem aos soldados! [...]»

«[...] e para as tropas [...] quando há falta de comida [...] para o chefe dos escribas [...] e para eles envia cereais. [...]»

Não sendo casos únicos¹⁷⁷², os excertos anteriores mostram – pois a carta seria endereçada a dois vassalos do rei hitita (o primeiro desconhecido e o segundo o rei de Kashshu¹⁷⁷³) – que uma das formas de abastecimento mais frequentes era o auxílio dado, muitas vezes por obrigação, pelas cidades mais próximas do exército em campanha¹⁷⁷⁴.

¹⁷⁷⁰ DEZSÖ, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, p. 76.

¹⁷⁷¹ HOFFNER Jr., *LHK*, p. 149 [trad. nossa]; Idem, p. 343 [trad. nossa].

¹⁷⁷² BECKMAN, *HDT*, pp. 23-24; Idem, p. 56; e Idem, p. 61; também Idem, p. 159; também FALES, «Grain Reserves, Daily Rations, and the Size of the Assyrian Army: a quantitative Study», *SAAB*, p. 25.

¹⁷⁷³ HOFFNER Jr., *LHK*, p. 149; Idem, p. 343.

¹⁷⁷⁴ HAMBLIN, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, p. 202; Idem, p. 243. O modelo hitita é aqui paradigmático; cf. BEAL, «Making, Preserving, and Breaking the Peace with the Hittite State», *War and Peace in the Ancient World*, p. 90.

Por outro lado, formas como «viver do que a terra dá», tão presentes em outras cronologias e geografias, como é o caso da Europa medieval¹⁷⁷⁵, são bastante parcas nas fontes consultadas. Vejam-se os seguintes excertos¹⁷⁷⁶:

«[...] «Pizzumaki disse-nos: “o inimigo está a caminho de Marista. E eu enviei Pipitahi em reconhecimento”. Então nós iremos atacar os rebanhos que estão na vizinhança de Marista.» [...] Faz como disseste. E se as colheitas de cereais estiverem feitas, deixa as tropas ficarem com elas.
[...]»

«[...] Pisheni acabou de me escrever de Kachepura: «o inimigo está em movimento [...] – às vezes seiscentos, às vezes quatrocentos inimigos – e estão a roubar [as nossas] colheitas.
[...]»

O primeiro excerto, retirado da correspondência do rei hitita (datação inconclusiva) a Hulla, Kashshu e Zilapiya, e o segundo entre o rei Arnuwanda I e o rei de Atiuna, demonstram que havia a prática de atacar os recursos do inimigo. Naturalmente, os poucos exemplos não implicam que este método não fosse recorrente entre os exércitos pré-clássicos, pois este seria sempre aplicado caso houvesse essa possibilidade¹⁷⁷⁷: inclusive, muitas das campanhas egípcias no Corredor siro-palestino eram planeadas para tirar partido das colheitas anuais das populações da região¹⁷⁷⁸. Em contraponto, o acto de «terra queimada»¹⁷⁷⁹, muitas vezes praticado pelas populações que estavam a ser atacadas, era uma forma de evitar que o exército invasor conseguisse ter acesso aos recursos da região. O saque que era feito sobre as cidades que capitulavam seria também uma importante fonte de abastecimento¹⁷⁸⁰. Veja-se o seguinte excerto datável do reinado de Hattusili I¹⁷⁸¹:

[...] A minha campanha começou. Então tu deves ser um homem com respeito para os homens de Hahhum. Devora as suas rações como um cão! Os bois que tu apanharás serão teus. As ovelhas e cabras que tu apanharás serão tuas. É um homem com respeito para com ele! Eu deste lado, e tu desse.
[...]

¹⁷⁷⁵ CARDOSO, *A Logística Militar na Cronística Portuguesa de Quatrocentos*, p. 47.

¹⁷⁷⁶ HOFFNER Jr., *LHK*, p. 124 [trad. nossa]; Idem, p. 140 [trad. nossa].

¹⁷⁷⁷ Uma parte dos víveres que o exército neo-assírio conseguiria obter nas suas campanhas era adquirida por meio do saque; cf. FALES e RIGO, «Everyday Life and Food Practices in Assyrian Military Encampments», *Paleonutrition and Food Practices in the Ancient Near East. Towards a Multidisciplinary Approach*, p. 423.

¹⁷⁷⁸ HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 189.

¹⁷⁷⁹ Idem, p. 194.

¹⁷⁸⁰ Veja-se o caso de Assurnasírpál, que, depois da conquista de uma cidade indeterminada, terá conseguido ganhar com o saque cerca de duas mil cabeças de gado e cinco mil ovelhas; cf. BRADFORD, *With Arrow, Sword, and Spear*, p. 42.

¹⁷⁸¹ HOFFNER Jr., *LHK*, p. 78 [trad. nossa].

Este trecho alude ao momento do roubo do exército inimigo depois da batalha¹⁷⁸². Seriam estes animais utilizados para o consumo do exército na continuação da campanha ou no retorno à origem? Sabemos que nem sempre era garantido aos soldados alimento para o regresso a casa; veja-se o caso do conflito entre a Assíria e a Babilónia durante o reinado de Tukulti-Ninurta I¹⁷⁸³, onde os militares do exército assírio não tinham rações para o retorno e os soldados que chegaram à capital estavam a «morrer de fome»¹⁷⁸⁴.

Por fim, no que concerne à alimentação dos cavalos, segundo Stuart Piggott, e tendo como base o «Texto de Kikkuli», no Hatti o cavalo deveria ingerir três tipos de cereais: o trigo, a cevada e a sêmola; em Israel, durante o século X a. C., os cavalos eram alimentados maioritariamente com palha e cevada. Na *Odisseia*, Telémaco, depois de libertar os cavalos dos carros, dá-lhes milho-miúdo e forragem¹⁷⁸⁵: um aspecto importante no que respeita à manutenção de um grupo de cavalos é a sua alimentação¹⁷⁸⁶. Stuart Piggott estimou que, para sustentar um par de cavalos, com a finalidade de ser utilizado na guerra, eram precisos cerca de oito a dez acres (um acre corresponde a 4046,85642 m²) de terra com cereais. Em jeito de comparação, o rei de Ugarit, Ammurapi, que as fontes dizem que teria cerca de dois mil cavalos, teria de dispor de cerca de dez mil acres de terra de cereal¹⁷⁸⁷. Assim, é possível verificar o esforço alimentar e monetário que seria necessário fazer para manter um elevado número de cavalos.

Os cavalos de guerra tinham uma alimentação diferente? Tendo em conta o ambiente onde iam ser utilizados, parece natural que a sua alimentação fosse mais cuidada do que a de um cavalo com outras funções¹⁷⁸⁸. Para Anthony Spalinger, um exército egípcio, para garantir a sobrevivência dos cavalos, teria de levar na carriagem, ou adquirir por outros meios, cerca de vinte e dois quilogramas de forragem e trinta litros de água por cavalo¹⁷⁸⁹. Quantidades elevadas que certamente nem sempre seriam colmatadas, pois, se admitirmos uma força de carros de guerra de duzentos a quatrocentos veículos, seriam necessários quatro mil e quatrocentos quilogramas de forragem para uma força de duzentos carros; caso fossem o dobro, então o aparelho logístico teria de possuir oito mil e oitocentos quilogramas de alimentos para os

¹⁷⁸² Idem, p. 79.

¹⁷⁸³ JAKOB, «Economy, Society, and Daily Life in the Middle Assyrian Period», *ACA*, p. 122.

¹⁷⁸⁴ Idem, p. 126.

¹⁷⁸⁵ PIGGOTT, *Wagon, Chariot and Carriage*, p. 46.

¹⁷⁸⁶ Importa ainda referir que também outro tipo de animais que ia com o exército necessitaria, igualmente, de mantimentos, como é o caso dos animais de carga, fossem asnos, burros ou bovinos; cf. HEAGREN, *The Art of War in Pharaonic Egypt*, p. 179.

¹⁷⁸⁷ DREWS, *The End of the Bronze Age*, pp. 111-112.

¹⁷⁸⁸ WILLEKES, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, pp. 215-216.

¹⁷⁸⁹ SPALINGER, *War in Ancient Egypt*, p. 35.

equídeos. No que concerne à água, seriam precisos seis mil litros ou doze mil litros, respectivamente.

Por sua vez, uma parte da alimentação destes animais em campanha seria feita nos acampamentos de marcha, que seriam edificadas ao longo do percurso do exército¹⁷⁹⁰. No que concerne às forragens dos cavalos que seriam parte integrante dos exércitos assírios, estes consumiriam cerca de quinhentos e setenta e oito *emāru* por dia, aproximadamente cinquenta e sete mil e oitocentos litros¹⁷⁹¹. Há que mencionar que estas quantificações seriam o panorama ideal para alimentar todos os animais, mas certamente que nem sempre era este o caso, como se pode observar no seguinte excerto das «Cartas de Ugarit», datado do reinado de Tudhalia IV¹⁷⁹²:

«[...]

Na tua carta tu disseste: «As minhas tropas expedicionárias estavam estacionadas em Mukich.» De facto elas não estão aí estacionadas! Elas estão na cidade de Apsuna! E sobre as forças de carros de guerra que me enviaste, os aurigas são de inferior qualidade e os seus cavalos estão parcialmente alimentados!

[...]»

Neste trecho, é evidente que nem sempre seria possível alimentar, fossem os soldados ou os animais, de uma forma correcta, pois por várias razões podiam faltar mantimentos ao exército, quer pelo consumo dos mantimentos levados desde a origem, por uma quebra na linha de abastecimento provocada por algum ataque inimigo ou porque o território por onde a coluna de marcha estava a passar não tinha potencial para alimentar os contingentes.

¹⁷⁹⁰ YADIN, *The Art of Warfare in Biblical Lands*, p. 236.

¹⁷⁹¹ SANTOS, «Um orçamento da guerra na Antiga Mesopotâmia», *A Guerra na Antiguidade*, II, p. 53.

¹⁷⁹² BRYCE, *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*, p. 216 [trad. nossa].

CONCLUSÃO

A organização do Homem em cidades como centro da vida social, política, religiosa e militar das sociedades humanas despoletou um aumento de conflitos, que provocou aquilo a que chamamos guerra organizada, originada, entre vários factores, pelo aumento demográfico e a obrigatoriedade de adquirir, cada vez mais, um maior número de recursos essenciais para a continuidade de uma determinada cultura, ou, por outro lado, pela carência da demografia e a necessidade de obter o agente que permitisse aumentar o número de indivíduos de uma certa cidade ou região: a mulher.

A guerra era uma acção de cariz sazonal, feita maioritariamente nos Verões, numa dinâmica de conflitos permanentes, que, na sua base, garantiam a sobrevivência do mais capaz e do possuidor de um modelo militar mais desenvolvido. Uma destas evoluções encontra-se representada no desenvolvimento realizado a partir dos veículos sumérios, que levou ao aparecimento dos carros de guerra do segundo milénio a. C. As características que esta arma introduziu nos campos de batalha alteraram profundamente o paradigma militar das sociedades pré-clássicas: este passou de um modelo de choque entre infantarias pesadas, de lança e escudo, com completa ausência de outras tipologias (naturalmente que estavam presentes soldados de infantaria ligeira, desde logo os arqueiros e os fundibulários), para modelos tácticos mais versáteis e móveis.

A evolução social e tecnológica das sociedades humanas permitiu o aparecimento de meios de transporte mais eficazes, que, até então, estavam limitados aos animais de carga e, naturalmente, ao próprio humano. Uma das evoluções mais importantes neste contexto foi a descoberta da roda, momento que é impossível de datar e localizar, mas que teve grande preponderância em quase todas as dimensões da vida de uma comunidade.

Concretamente para o tema central desta tese, é evidente que a roda foi, a par da domesticação de equídeos, o factor mais importante para o desenvolvimento dos vários tipos de veículos, que, por sua vez, também acabariam por ter um forte impacto nas várias fases da História e nas diversas dimensões do quotidiano: da guerra ao comércio, à movimentação de pessoas e à própria agricultura. Esta importância está patente no melhoramento da roda acompanhando o progressivo aperfeiçoamento do próprio carro de guerra, desde a roda maciça tripartida montada nos veículos dos exércitos das cidades sumérias, até à posterior roda com raios, que irá aparecer no mundo pré-clássico nos primeiros séculos do segundo milénio a. C.

A invenção da roda com raios terá ocorrido em contexto anatólico ou mesopotâmico (Norte da Mesopotâmia), tendo desempenhado um papel nevrálgico para a transformação no que alguns autores apelidam de «true war chariot». Aliado à roda, verificamos igualmente que o tipo de equídeo utilizado na tracção dos veículos seria essencial para o avanço destes; temos aqui de realçar a introdução do cavalo durante o segundo milénio a. C. (oriundo das estepes euroasiáticas), que permitiu o aparecimento de uma nova vaga de inovações nesta mesma arma. Em associação aos animais de tiro, importa mencionar os sistemas de atrelagem, que, ao longo do tempo, vão sofrendo alterações e aprimoramentos.

Terá sido nas cidades sumérias como Uruk, Lagach, Kich ou Ur que a ideia de recorrer a veículos com rodas na guerra terá conhecido o seu início. Podemos dividir os veículos sumérios em dois tipos: os «carros» de duas rodas e as carroças de quatro rodas, ambos com fins idênticos, mas com tipologias distintas. Infelizmente, a escassez das informações que possuímos apenas permite conjecturar sobre a origem e as funções destes veículos do terceiro milénio a. C. Os primeiros «carros» sumérios eram «carroças adaptadas à guerra» e teriam em batalha, acima de tudo, uma função de condicionador psicológico sobre o opositor, pois eram pesados, instáveis, pouco móveis e lentos. É provável que uma carga realizada sobre uma linha de inimigos ainda pouco familiarizados com este tipo de ataque lograsse originar um sentimento de terror no adversário, que poderia traduzir-se no abatimento do moral no seio do exército e, até mesmo, numa debandada geral dos homens. Porém, só este factor psicológico não parece ser suficiente para explicar o uso e aparente importância militar na sociedade que estes primeiros veículos conseguiram atingir; salvaguardando todas as suas fragilidades e limitações, eles seriam aplicados na batalha de uma forma efectiva, ou seja, para combater.

Em que método estes «carros» eram utilizados? Em primeiro lugar, importa dizer que as diferenças morfológicas entre o modelo de duas e o de quatro rodas implicaria uma empregabilidade antagónica – facto confirmado pelas fontes iconográficas, nomeadamente o Estandarte de Ur e a Estela dos Abutres, que sugerem isto mesmo: representam veículos com características físicas distintas, com valências diferentes, que, em termos práticos, obrigariam a uma utilização díspar. Por outro lado, reproduzem modelos que, tendo em conta a tipologia dos veículos, parecem algo contraditórios, pois o modelo mais pesado (menos móvel) tem soldados a lutar com dardos e o de duas rodas (mais ligeiro) surge com o militar a empunhar uma lança de longas dimensões.

Este aparente paradoxo, para além de originar dois métodos de operabilidade distintos em contextos geográficos e cronológicos bastantes próximos, atendendo aos aspectos práticos, parece estar invertido ou trocado. Por estarem os dois tipos de uso contemplados, ambos têm

de ser admitidos, mas, tendo em conta as tipologias em questão, seria mais plausível que o veículo de duas rodas, que iconograficamente parece estar a ser utilizado para o choque, fosse mais eficaz como plataforma de tiro à distância, enquanto o modelo de quatro rodas, por sua vez, fosse usado como arma de choque.

Sobre este último aspecto, importa ainda adicionar à problemática a questão dos animais de tiro atrelados a estes «carros». A historiografia actual, como a própria zoologia, parecem confirmar que seria altamente improvável que, tanto o asno como o onagro, fossem os equídeos aplicados como tracção nestes veículos, mas sim o cruzamento de ambos, os híbridos. Apesar de ser este o animal que, naquele contexto, se afigurava em melhores condições para servir de animal de tiro, pois reunia as características dóceis do asno e a força do onagro, é necessário ter em conta os ainda, certamente, incipientes métodos de treino destes animais, aliados ao temperamento e instinto natural. O que nos leva a pôr a seguinte questão: conseguiriam os aurigas levar estes animais contra uma parede de escudos erguida pelos inimigos? As fontes consultadas são pouco claras quanto a esta problemática, pelo que, devido à falta de dados mais precisos, esta será uma questão que terá de ficar em aberto para ser futuramente aprofundada.

No período posterior à conquista acádica da Suméria, por Sargão, parece ter existido um interregno no que diz respeito à presença e utilização de «carros». Esta ideia, originada pela falta de provas materiais, manteve-se na historiografia durante numerosos anos; felizmente, contudo, sabemos actualmente que esta ideia é errada, devido à descoberta de vestígios no palácio de Naramsin em Nagar, que mudaram esta perspectiva historiográfica. Inclusive, é plausível admitir que foi durante o período acádico e a consequente fase neo-suméria que a tipologia de duas rodas suplantou definitivamente o modelo de quatro rodas em batalha, que até então parecia ter uma importância paralela à outra tipologia de duas rodas, pelo menos tendo como base a iconografia.

É possível verificar um processo evolutivo do carro desde os últimos séculos do terceiro milénio a. C. até ao «true war chariot»; veja-se o exemplo das rodas, mas também do próprio armamento, que passa de lanças e dardos para o uso de arcos e flechas durante o período neo-sumério, arma que será apanágio dos modelos do segundo milénio a. C. Assim, seria o modelo de duas rodas o antecessor directo do carro de guerra ligeiro? Salvaguardando a tipologia das rodas e a parte frontal da arma, que não aparenta ter semelhanças com os veículos do segundo milénio a. C., a possibilidade de ter dois militares lado a lado no veículo e a presença de duas rodas são aspectos que o aproximam muito dos futuros carros e que, por outro lado, o distanciam das carroças de quatro rodas. Em suma, esta tipologia de duas rodas suméria, aliada aos desenvolvimentos que surgem, especialmente durante o período neo-sumério, permitem,

embora limitadamente, traçar um processo evolutivo indo desde a «carroça» suméria adaptada à guerra para o carro de guerra ligeiro.

Os melhoramentos mesopotâmicos nos veículos com rodas, associados a uma importante tradição de combater com esta arma em batalha e agora com algumas novidades oriundas do Norte, levam-nos a uma das problemáticas mais importantes relativas a este veículo: onde e quando foi desenvolvido o carro de guerra do segundo milénio a. C.? Para podermos obter uma conclusão referente a este problema, é preciso ter em consideração os três principais factores que permitiram esta criação/evolução: a tradição do uso de veículos na guerra, a roda raiada e o cavalo. Infelizmente, o nosso conhecimento sobre estes três aspectos não é suficientemente abundante para viabilizar uma linha definida que ligue ambos os factores.

Apesar de hipotético, é plausível admitir que o carro de guerra foi desenvolvido numa região geograficamente privilegiada entre estes focos anteriormente referidos. Assim, ao observarmos a geografia da Antiguidade Pré-clássica, verificamos a existência de uma região que se distingue pela sua posição estratégica: o Norte da Mesopotâmia, sobretudo durante o período hurrita, onde esta arma terá sofrido estas inovações – tese esta defendida por vários autores, como Fritz Schachermeyr, Peter Raulwing ou Gernot Wilhelm. Posteriormente, notamos uma difusão desta arma por outros contextos e latitudes, fosse para ocidente na Anatólia, para sul no Corredor siro-palestino, na zona da Babilónia ou para o Egipto por via dos Hicsos, tendo alguns destes origem nas cidades hurritas.

Embora esta seja a teoria mais crível tendo em conta todos os factores em questão, importa mencionar a opinião de investigadores que defendem o desenvolvimento do carro noutra latitude, mais concretamente no actual Cazaquistão e Sul da Rússia, baseando-se numa descoberta arqueológica em Sintachta de um veículo com rodas raiadas datável de c. 2000 a. C. Por outro lado, existem estudos que provam a inoperância deste veículo, o que leva a crer que seria, acima de tudo, um objecto político e de prestígio, facto que situa a origem deste carro no Médio Oriente, tendo sido levado para a Eurásia como elemento associado ao poder das elites.

Naturalmente, a difusão para várias sociedades diversas fez com que o carro de guerra acabasse por apresentar diferentes tipologias, que podemos, de uma forma geral, separar em dois grandes grupos:

- 1 – Carro de guerra ligeiro.
- 2 – Carro de guerra pesado.

Cronologicamente, tudo indica que os modelos ligeiros surgiram primeiro e que, mais tarde, foram desenvolvidas as tipologias mais pesadas. Pelo menos, o nosso conhecimento sobre estas últimas apenas começa a aparecer em datações a partir do século XV a. C., essencialmente com os veículos mitânicos utilizados pelos *mariannu*. Esta realidade não exclui a sua existência anterior, que por lacunas arqueológicas e historiográficas não chegou aos nossos dias. Como já foi referido, se admitirmos que o carro de guerra foi desenvolvido nas cidades hurritas durante os séculos XVIII e XVII a. C., o veículo que aqui surgiu seria de tipologia eminentemente ligeira, embora, devido à falta de fontes iconográficas relativas a estes carros, não o possamos afirmar com certeza; por outro lado, a proximidade cronológica desta cultura com outros contextos onde assinalamos a presença de veículos ligeiros reforça esta ideia.

A acima referida relação dos Hicsos com os Hurritas torna este «povo» que invadiu o Egipto durante o século XVII a. C. um importante ponto de partida para uma possível análise sobre como poderia ser o carro hurrita. Tendo em conta o resultado evolutivo do carro ligeiro egípcio, é verosímil admitir que os veículos que os soldados hicsos trouxeram para as Duas Terras teriam estas características; logo, e por sua vez, os carros aplicados pelos exércitos das cidades hurritas também poderiam ter estes atributos.

A proliferação do tipo pesado durante e depois do século XV a. C. é verificável sobretudo nas regiões mais a norte do mundo pré-clássico: na Anatólia, no Norte da Mesopotâmia e na Síria. Esta dicotomia é bastante evidente se observarmos que nas zonas a sul das mencionadas temos o carro ligeiro como arma mais presente; geograficamente, abrangeria o resto do Corredor siro-palestino, o Egipto e a Alta Mesopotâmia.

Qual a razão desta bipolaridade? A resposta poderá residir em dois aspectos, que, de certa forma, também apresentam esta dicotomia: a geografia e os paradigmas militares. De uma forma geral, as sociedades mais a norte aplicam exércitos de cunho mais pesado do que as que estão a sul; vejam-se os exemplos dos Hititas e Assírios a norte e dos Egípcios a sul, logo é natural que a opção militar destes recaísse sobre um carro mais pesado que se adequasse melhor ao *modus operandi* da máquina militar. Para um contingente pesado, à partida mais estático, seria mais fácil de adoptar um veículo melhor adaptado a essa forma de combater, inclusive se considerarmos os próprios processos de treino da tradição militar que uma determinada sociedade possuía. Importa referir que o mesmo se aplica aos veículos no Sul, onde as forças armadas se apresentam mais versáteis, leves e móveis, algo que se reflecte nos veículos que compunham os respectivos esquadrões.

No que diz respeito à geografia, tanto a Anatólia como o Norte da Mesopotâmia apresentam-se como as regiões mais acidentadas entre os contextos do mundo pré-clássico, compostas pelos montes Tauro e a sua ligação com o Cáucaso, bem como o começo dos montes Zagros. Este facto deverá ter obrigado a que estas sociedades, maioritariamente compostas pelos Mitânios, Hititas, Assírios e depois Neo-Assírios¹⁷⁹³, tivessem sentido a exigência de desenvolver veículos morfologicamente mais resistentes, que, devido às carências tecnológicas, fizeram com que o carro se tornasse mais pesado do que aquele que inicialmente foi desenvolvido. A necessidade de possuir uma resistência mais forte à fricção criada pela maior irregularidade do terreno levou a que fossem essenciais elementos de fixação em maior número e mais duradouros, como é o caso de algumas partes de metal, que terão contribuído para o aumento do peso do veículo. Por outro lado, não é claro que estes veículos, apesar de mais pesados, fossem realmente mais robustos, como algumas passagens em fontes escritas neo-assírias, em que os militares tiveram de abandonar os veículos ou transportá-los devido à extrema irregularidade do terreno, o comprovam.

Apesar da bipolaridade geográfica e tipológica dentro do mundo pré-clássico e da importante categorização dos vários tipos de carros de guerra, quando observamos a presença de veículos em espólios, em compras ou em tributos, é-nos sugerida a possibilidade da existência de um forte cariz heterogéneo nos esquadrões de carros destes exércitos. Acima de tudo, importa considerar que uma abordagem dimensionada para a ideia de que cada sociedade usaria um único modelo parece forçada: a heterogeneidade entre as forças e tipologias de veículos presentes nos mais variados contextos do mundo pré-clássico era uma constante. Tal facto é comprovado pela complexidade da forma como carros e outros elementos transitavam entre regiões e culturas, o que terá conduzido à coexistência destas diversas tipologias. Facto evidente em fontes como os textos diplomáticos hititas e egípcios, onde verificamos a obrigatoriedade de os vassalos e aliados pagarem tributos às potências em questão. Esta realidade leva-nos a várias questões:

- 1 – Como conviviam estas várias tipologias?
- 2 – Haveria algum tipo de adaptação?
- 3 – Como eram utilizadas em combate?

¹⁷⁹³ Muitas destas civilizações acabariam por tornar-se impérios de grandes dimensões, dando aqui especial relevo ao Império Neo-assírio. Este facto acabaria por diversificar os teatros de guerra destes exércitos e poderia criar problemas a estes carros, que tinham sido desenvolvidos com um determinado intuito inicial, com necessidades a curto prazo, nos primeiros momentos de expansão territorial.

Muito deste questionário encontra ainda poucas informações, e apenas podemos conjecturar e fornecer possibilidades, em parte corroboradas pelas fontes, fossem estas escritas, iconográficas ou arqueológicas. É evidente que haveria transição de modelos de carros diferentes entre sociedades, desde o espólio de guerra descrito nos Anais de Tutmés III depois da batalha de Meguido até aos tributos dados pelo Mitanni (Naharina) ao faraó Tutmés III durante a sua nona campanha na região. Sobre esta última forma de adquirir a arma, importa salvaguardar que em muitos dos casos são claramente referidos objectos morfologicamente com pouca probabilidade de serem utilizados em batalha, pois eram revestidos a ouro ou a prata. Por outro lado, também no contexto tributário, existem referências a veículos no sentido lato, logo poderiam ser objectos com fins militares.

Concretamente sobre o caso anteriormente referido, sabemos que o modelo mitânico era tipologicamente distinto do aplicado pelo exército faraónico em combate. O que aconteceria a estes carros? Sendo um elemento valioso e caro de produzir, é natural que o receptor tentasse tirar o máximo partido do bem que possuía. Seriam estes adaptados? De modo a ficarem mais próximos dos modelos vigentes? Em primeiro lugar, torna-se necessário entender até que ponto seria possível alterar a fisionomia de um carro sem comprometer a sua integridade motora, por exemplo a colocação de rodas e eixos egípcios numa plataforma de tipologia mitânica.

Existem diversas possibilidades de adaptação do veículo, mas infelizmente é-nos difícil dar certezas no que concerne ao que seria ou ao que poderia ser feito. Contudo, podemos sugerir que estes carros adquiridos pelas mais variadas vias podiam ser utilizados juntamente com a tipologia base de um determinado exército e, assim, teríamos unidades de combate mistas e tipologicamente heterogéneas, realidade que podia criar problemas de ordem prática – desde logo na forma como estes eram operados, pois o carro pesado não conseguiria ter o mesmo desempenho que um ligeiro, fosse na velocidade ou na facilidade em dar a curva, processo tático em que os Egípcios muito se baseavam.

Como eram usados em batalha? O nosso conhecimento relativo a este problema é originado, essencialmente, nas fontes iconográficas existentes nestas sociedades pré-clássicas, pois os textos da época poucos dados nos fornecem, devido ao repetitivo e homogéneo discurso propagandístico, que, em geral, apresenta poucos pormenores relativamente à forma como um determinado exército lutava.

Tendo realizado uma análise transversal das representações da guerra, podemos realçar cinco formas diferentes de combater sobre esta arma; nesta conclusão, tivemos em consideração dois elementos: o armamento empregado e a colocação no campo de batalha. O cruzamento

desta dupla de aspectos e aquilo que as fontes iconográficas forneceram permite-nos concluir que os carros de guerra desde c. 2500 a. C. até c. 608 a. C. eram aplicados da seguinte forma:

- 1 – Utilização do carro como plataforma de arremesso do dardo posicionado na vanguarda do exército.
- 2 – Uso do carro com o dardo nas alas.
- 3 – Na vanguarda com o arco e flecha.
- 4 – Combate com arco e flecha no carro, nas alas.
- 5 – Uso do carro como arma de choque (lança) na vanguarda.

Como forma de sistematizar a informação, optámos por construir uma tabela que permitisse demonstrar, dentre os vários modelos tácticos, aqueles que poderão ser os mais utilizados por uma determinada sociedade militar que possui nas suas linhas esquadrões de carros de guerra. Para uma melhor organização, atribuímos números a cada uma das formas de usar a arma. O «tipo I» consiste na utilização como plataforma de arremesso do dardo posicionado na vanguarda do exército; o «tipo II», no uso do dardo, mas agora nas alas; a aplicação do carro na vanguarda com o arco e flecha como arma de eleição, no «tipo III»; igualmente com o arco e flecha, mas agora nas alas, será o «tipo IV»; por fim, o «tipo V» consistiu no uso como arma de choque na vanguarda. Importa referir que estas associações estão sempre dependentes de condicionantes que podem obrigar a que um tipo de carro bastante mais focado na rapidez e luta à distância, como é o caso do egípcio, em determinados casos pudesse ser operado como arma de choque, em especial contra formações mal equipadas e que poucos estragos pudessem causar aos veículos, animais e militares. A notação com o ponto de interrogação, seja sozinho ou antecedido de um X, significa dúvidas sobre se aquele método podia ou não ser aplicado num determinado paradigma militar.

	Modelos de utilização em combate				
Cultura	I	II	III	IV	V
Sumérios	X	X(?)	–	–	X(?)
Acádios	X(?)	X(?)	–	–	X(?)
Neo-Sumérios	X(?)	X(?)	X(?)	–	–
Hurritas	–	–	X	–	–
Hicsos	–	–	X	–	–
Mitânios	?	–	X	?	?
Egípcios	–	–	X	–	–
Hititas	?	–	X?	?	X(?)
Babilónios	?	–	?	?	?
Assírios/Neo-Assírios	–	–	–	X	–
Israelitas	–	–	X	–	–
Cananeus	–	–	X	–	?
Filisteus	–	–	X	X(?)	–
Micénios	X(?)	–	X(?)	–	X(?)

Tabela 8 - Sugestão da possível distribuição dos vários modelos de utilização do carro de guerra, numa perspectiva de maior probabilidade de aplicação destes em combate.

Ao analisar esta tabela, fica claro que existe pelo menos a possibilidade de, num determinado exército, os esquadrões de carros de guerra combaterem de formas diferentes. Importa referir que estas diferenças podem não provar, necessariamente, que num mesmo contexto temporal tenhamos veículos a serem utilizados de uma forma e, paralelamente, outras unidades a serem aplicadas de outra. Ainda que, tendo em conta alguma iconografia e os vários momentos de um conflito armado, não seja de descartar a possibilidade de uma tipologia definida de carros de guerra ser usada com uma matriz diferente em momentos díspares da mesma batalha.

De entre todos estes métodos, é realmente o uso do arco e flecha como arma de eleição, seja na vanguarda (modelo egípcio) ou nas alas (modelo neo-assírio), que surge como a forma mais eficaz de usar veículos com rodas no campo de batalha: é este o método que melhor

relaciona as vantagens inerentes ao combate no carro e de certa forma anula algumas das fragilidades desta arma.

Este *modus operandi* permite conjugar a mobilidade e versatilidade táctica do carro com a vantagem de não ter de entrar em contacto directo com o inimigo, pois o arco e flecha torna possível neutralizar à distância e evitar o choque dos cavalos e da estrutura contra uma muralha de escudos.

Na realidade, importa adicionar a estes parâmetros o uso do dardo, pois na sua base é uma arma utilizada da mesma forma que o arco e flecha, embora seja plausível admitir que tivesse uma capacidade de projecção das munições menor, pois apenas tem como força de projecção o membro do humano que o arremessa. Por outro lado, o arco possui a acumulação de forças tanto nos chamados «membros» da arma como depois, no momento em que o arqueiro liberta a flecha. Este factor é aplicável tanto ao arco simples como ao composto, se bem que este último fosse bastante mais eficaz.

Quando comparamos as duas posições tácticas mais usadas, seja na vanguarda ou nas alas, estas apresentam determinadas vantagens e desvantagens. Se a primeira possibilitava que os esquadrões fossem o primeiro elemento a ser utilizado, também, devido ao avanço das forças opostas ou por intervenção de outras unidades de carros, o espaço temporal para usufruir do carro poderia ser relativamente curto.

A aplicação destas unidades nos flancos aumentaria a probabilidade da existência de opositores directos, fossem outros carros ou até mesmo unidades de cavalaria (veja-se o caso dos exércitos neo-assírios), circunstância que podia ser um problema. Todavia, por outro lado, permitia fazer manobras de envolvimento, que poderiam rodear as laterais do inimigo, numa posição onde, normalmente, este surge defensivamente mais fragilizado. Apesar de difícil de equacionar a sua praticabilidade, importa mencionar o uso do carro de guerra como arma de choque, pois este surge referido amplamente em alguma bibliografia especializada. Normalmente associado ao combate sobre os carros hititas e micénicos, este método apresenta várias problemáticas associadas, desde a possível recusa dos equídeos em avançarem contra uma muralha de escudos ou, caso conseguissem avançar e atacar estas linhas, ficarem numa posição de mobilidade bastante reduzida, e tanto os cavalos como os tripulantes numa posição bastante fragilizada.

Ainda sobre os veículos aqueus importa mencionarmos que estes, normalmente, são catalogados como aplicados apenas como armas para o transporte de militares. Facto indiscutivelmente presente ao longo da narrativa da *Ilíada*, mas que, se observamos o contexto destes relatos, verificamos que esta realidade está muito associada aos heróis da obra, logo

muito relacionado com a «luta de heróis», que na época (no momento em que a obra foi redigida) seria o combate apeado com escudo e lança/espada. A partir destes dados, podemos sugerir que estes relatos têm a sua origem neste paradigma social e militar e não tanto na forma como estes esquadrões eram utilizados durante o final do segundo milénio a. C. no mundo pré-clássico, algo que as costas do mar Egeu não terão sido excepção. Desde logo, se tivermos em conta outras batalhas contemporâneas da Guerra de Tróia, como é o caso de Kadech, verificamos que os carros de guerra tiveram um papel importante.

A intensa difusão do carro de guerra como arma em constante utilização durante o segundo milénio a. C. e ainda numa parte do primeiro milénio a. C. originou a criação de esquadrões como parte integrante dos exércitos das sociedades da época. Naturalmente, e como se verificou para as tipologias, na composição destas unidades de carros também existem diferenças subordinadas a vários factores, desde a cronologia à geografia, à capacidade económica de uma determinada sociedade e também ao próprio paradigma militar em voga.

Fornecer quantificações conclusivas sobre os carros de guerra num determinado exército ou sobre quantos veículos compunham um esquadrão mostrou-se uma tarefa complicada, em especial devido à incapacidade das fontes, fossem textuais, iconográficas ou arqueológicas, em proporcionar dados relevantes sobre esta problemática. Em geral, a visão mais plausível seria que cada esquadrão não tivesse mais que cinquenta carros e que no todo de um exército poderiam existir entre duzentos a quatrocentos carros: vejamos os casos do Egipto, que, em condições normais, durante as XVIII e XIX dinastias teria, em média, cerca de quatrocentos veículos. Importa ter em consideração o custo inerente à produção desta arma, que limitaria o número de carros em batalha, bem como a quantidade de efectivos que cada carro teria de transportar, que seria entre dois a quatro homens. Por outro lado, a quantificação fornecida está sujeita a factores que poderiam alterar o número de veículos, como a dimensão de uma campanha associada a um maior esforço de guerra, que podia culminar na presença de uma força maior de carros.

É igualmente plausível admitir a probabilidade de, ao longo dos séculos, desde o século XV até ao VIII a. C., ter havido um aumento, tanto no uso como na quantidade de carros aplicados em batalha. Tendo como base os «Arquivos de Nuzi», datáveis do século XV a. C., conseguimos saber que o exército de Arrapha deteria entre cento e vinte a duzentos e quarenta carros, uma quantificação considerável para o presumível contexto económico desta cidade, mesmo admitindo a forte influência do Mitanni, que, ao que tudo indica, teria algum tipo de poder sobre a região.

Esta quantificação é comparável a outras que irão surgir mais tarde na batalha de Kadech, facto que pode reforçar efectivamente a ideia de que durante a segunda metade do segundo milénio a. C. observamos um aumento do número de carros de guerra nos exércitos das sociedades pré-clássicas. Este incremento está patente nos relatos egípcios sobre esta batalha, onde os Hititas apresentaram forças aliadas, como Hapkiš, que forneceu, aproximadamente, quinhentos veículos para a batalha, tantos quantos os próprios hititas (no total eram aproximadamente três mil e setecentos veículos); contexto que se estendeu a outros vassallos/aliados da potência anatólica e que deverá ter obrigado os seus oponentes, os Egípcios liderados por Ramsés II, a possuírem uma força relativamente considerável no que diz respeito aos seus esquadrões.

O progressivo aumento do número de carros por esquadrão, e consequentemente no exército, é algo que não deverá ser dissociado da crescente eficácia da arma em batalha, devido às inovações que vai recebendo ao longo do tempo. No entanto, durante o primeiro milénio a. C., com o surgimento da cavalaria, o período de decadência em que o carro entra reflecte-se necessariamente nos números de veículos existentes. É no Império Neo-Assírio que este fenómeno melhor se observa, não só pela cada vez maior representação iconográfica da cavalaria, mas também pela tipologia dos carros que no decorrer de cerca de quinhentos anos vão surgindo: com mais efectivos (três e quatro), mais cavalos (quatro) e um carro muito pesado. Este sentido evolutivo deverá ter tornado o carro de guerra uma arma muito dispendiosa, facto que terá ajudado à decadência da arma, embora seja relevante realçar que o desaparecimento do carro é exclusivo do contexto militar: este vai continuar a ser utilizado como elemento relacionado com o poder e com actividades desportivas.

Desde muito cedo que começamos a observar uma separação entre a infantaria pesada e ligeira e as unidades de carros de guerra, realidade que se reflecte na hierarquia militar e nos sistemas de comando. Durante os segundo e primeiro milénios a. C., verificamos o surgimento de cargos especificamente relacionados com funções de chefia, administração, recrutamento e treino relativas exclusivamente aos carros de guerra. Este cenário torna-se especialmente evidente a partir, aproximadamente, da segunda metade do segundo milénio a. C., com o surgimento de grandes potências regionais, como o Egipto das XVIII e XIX dinastias, o Mitanni e o Hatti, que, até numa certa dimensão, sustentaram as suas conquistas militares nos esquadrões de carros de guerra.

Não importa aqui mencionar novamente os vários cargos e ofícios que existiam, dos quais nos chegaram informações até aos nossos dias. Em relação a esta problemática, há que concluir que existia uma vasta diversidade de posições dentro da hierarquia militar, fosse no

comando concreto das forças ou em funções relativas a aspectos logísticos e de administração de locais relacionados com os carros de guerra, como por exemplo os estábulos ou os arsenais onde os veículos seriam armazenados.

Existem, no entanto, diversas lacunas no nosso conhecimento sobre a organização do recrutamento e o consequente treino dos militares que iriam servir nos esquadrões de carros de guerra. Com base na nossa análise sobre o modelo egípcio (o mais bem documentado) e nas informações dispersas relativas às outras culturas em questão, podemos dizer que, de uma forma geral, os corpos de carros de guerra eram tripulados por militares de classes sociais elevadas, sendo esta uma situação especialmente clara para a secção de efectivos com funções de combate sobre o veículo; é provável que, em muitos dos casos, os aurigas e os portadores de escudos advenham socialmente de estratos inferiores ao dos soldados combatentes. Iconograficamente, para o caso egípcio do Império Novo, a relação entre estes últimos e a aristocracia é evidente, pois verificamos em vários exemplos a representação de faraós ou de príncipes a treinarem sobre um carro com arco e flecha.

Mais a norte, na Síria, embora com uma evidente difusão para outros contextos, nomeadamente como mercenários no Egipto, devemos dar alguma ênfase aos *mariannu*, militares com terras e de classe elevada, que faziam a guerra sobre carros. Seriam todos os efectivos que tripulavam os carros oriundos destes estratos sociais? É plausível dizer que não, pois a dimensão que algumas unidades atingiam deveria obrigar a que, em parte, os militares fossem recrutados de uma forma padronizada e depois treinados em campos de preparação geral (embora seja de salvaguardar que estes teriam processos de treino diferentes do restante exército). Mais uma vez com um exemplo egípcio, importa realçar as «colónias», onde deveria existir a capacidade para recrutar e treinar os mancebos para estas funções bélicas. Assim, no que diz respeito a estes dois processos estreitamente relacionados, podemos afirmar que existiriam duas formas de os desenvolver:

- 1 – Recrutamento e treino aristocrático, sendo o treino a partir de um certo momento feito em locais concretos.
- 2 – Recrutamento local/regional e treino em campos de treino gerais.

Se o nosso conhecimento sobre os processos de alistamento e treino dos mancebos é limitado, no que concerne à aquisição/criação e adestramento dos animais de tiro não é mais abundante, o que, infelizmente, obriga a que muitas questões tenham de ficar em aberto. Em primeiro lugar, como eram adquiridos os cavalos pelas sociedades que não tinham a

possibilidade de os criar? Quais eram os processos aplicados a estes animais para os preparar para a batalha?

Apesar das lacunas, importa ainda assim dar algumas informações, que, em certa medida, ajudam a contextualizar este animal no panorama comercial e militar das sociedades dos segundo e primeiro milénios a. C. É plausível admitir a existência de um mercado internacional baseado na criação e venda de cavalos, principalmente para a guerra, mas também para contextos civis; tendo em conta a importância do animal em questão, é provável que a sua compra fosse dispendiosa. Ao longo da nossa análise, deparámo-nos com exemplos de fontes escritas com menções a zonas específicas onde eram criados cavalos. O treino destes animais seria intenso e bastante focado na sua preparação física e psicológica, sendo de sublinhar esta última, devido às características naturais que estes equídeos apresentavam.

A existência de esquadrões de carros deverá ter originado claras necessidades de cariz logístico, antes de mais no processo de produção e de armazenamento dos vários componentes do carro, desde a «caixa», ao jugo, à barra de ligação, eixos e outros elementos de fixação e fortalecimento da estrutura. Importa dar um especial relevo às rodas, pois estas seriam armazenadas à parte dos veículos, ou seja, não estavam constantemente colocadas nos eixos, pois isso iria comprometer a longevidade tanto do carro como das próprias rodas. Para além das partes, seriam também guardadas as armas que nele iriam ser aplicadas (arco e flecha, dardo, machado, lança, entre outras).

Como eram produzidos os carros? Embora problemático, é plausível admitir que deveria existir uma sequência padronizada de produção dos vários componentes do carro, de modo a que a cadeia de construção dispusesse sempre, na medida do possível, de partes iguais que iriam servir umas nas outras; caso contrário, existiriam bastantes problemas de compatibilidade. É do Egipto que possuímos mais fontes iconográficas que sugerem esta mesma realidade; contudo, para os outros contextos em estudo não é possível fornecer informações concretas sobre este aspecto.

Como eram armazenados? Mais uma vez, tendo como base alguma iconografia egípcia, sabemos que os carros seriam armazenados já construídos e colocados num suporte específico, prática também verificada na *Iliada*, quando a narrativa descreve a chegada de Zeus ao Olimpo no seu carro, que é colocado num suporte. Ainda em contexto micénico, a partir de tabuinhas oriundas de Cnossos, sabemos que era usual os carros serem guardados em infra-estruturas com essa mesma finalidade, que na maioria das vezes seriam arsenais reais. Em alguns casos, verificamos que a própria entrada para a estrutura era alargada para possibilitar a passagem dos carros, como são os casos de Ugarit e de Nuzi. Em contraponto, importa mencionar que em

certos contextos muitos dos carros utilizados em batalha podiam pertencer a privados, normalmente de estratos sociais elevados, que tinham posses para comprar e manter uma arma bastante dispendiosa.

Depois de produzido e armazenado, o processo logístico seguinte que envolvia os esquadrões de carros de guerra era a viagem em marcha desde o local de partida do exército até aos campos de batalha. Vejam-se os principais aspectos a ter em consideração:

- 1 – A alimentação dos soldados e dos animais.
- 2 – O transporte de sobresselentes.
- 3 – Reparações dos veículos.
- 4 – Métodos de transporte dos carros de guerra.

Todas estas dimensões obrigariam à presença de um aparelho logístico eficaz, que certamente, e em muitas situações, seria bastante falível, realidade comprovada por diversas queixas feitas por comandantes a governadores e reis, especialmente em fontes neo-assírias. Apesar de ter difícil aplicação, estes processos existiam e permitiam que um exército permanecesse em condições para combater. Relativamente à alimentação, mais importante do que saber o que estes militares comiam, importa analisar a forma como estes soldados adquiriam os mantimentos sólidos e líquidos. O abastecimento de um exército pré-clássico seria feito a partir de quatro vias:

- 1 – Mantimentos levados do ponto de partida.
- 2 – Criação de uma linha de abastecimentos terrestre e/ou marítima/fluvial.
- 3 – Abastecimentos dados ou comprados por populações amistosas.
- 4 – Saque dos territórios inimigos.

Em relação a este último, as fontes da época são extremamente parcas, embora importe mencionar que, quando havia essa possibilidade, decerto que não seria ignorada pelos soldados em campanha.

Os três primeiros métodos seriam os mais viáveis e utilizados. Quanto tempo durariam os mantimentos levados pelo exército desde o local de partida? É-nos difícil fornecer uma resposta a esta pergunta, pois não sabemos qual a capacidade que cada soldado tinha para levar abastecimentos, nem qual a abrangência da carriagem destes exércitos, embora seja plausível

que a quantidade e durabilidade estivessem muito relacionadas com a própria capacidade do poder central em adquirir virtualhas, bem como com a dimensão dos exércitos.

Podemos classificar a existência de linhas de abastecimento como o método mais eficaz para o fornecimento dos víveres necessários a um exército, sendo este também o mais referido nas fontes dos segundo e primeiro milénios a. C. Apesar de ser, à partida, o mais eficiente, este método não se encontrava desprovido de problemas: criar uma linha de abastecimento que iria passar por território inimigo era extremamente perigoso, pois o contingente estaria sujeito a ataques e emboscadas, que poderiam comprometer não só a linha, mas também o próprio exército que estava à espera dos mantimentos e do armamento. Esta realidade leva-nos a questionar se, caso o exército já estivesse em território hostil, este método de abastecimento seria de todo utilizado.

No que diz respeito aos problemas logísticos exclusivos dos carros de guerra, há que mencionar o transporte dos sobresselentes e dos próprios veículos (se estes fossem desmontados na carriagem), fosse este transporte feito por terra ou por mar/rio. Quantos sobresselentes eram transportados na carriagem? A resposta a esta questão estará baseada tanto no potencial económico como na capacidade de transportar estes elementos.

Hipoteticamente, um contingente de quatrocentos carros teria quantos sobresselentes? Observando para já as rodas, no caso altamente improvável de cada carro ter duas rodas sobresselentes, então seria necessário transportar oitocentas rodas, e teríamos quatrocentas se houvesse uma roda sobresselente por carro.

Ambos os cenários são pouco plausíveis, tendo em conta o espaço de que esta quantidade de partes iria necessitar, dado que às rodas temos de adicionar também os jugos, as barras de ligação, os eixos e, naturalmente, os próprios utensílios imprescindíveis para proceder às reparações destas mesmas partes.

Assim, e respondendo à questão de quantos sobresselentes levaria um exército com esquadrões, devemos sugerir que em quatrocentos veículos a possibilidade de o exército transportar cerca de cem a cento e cinquenta rodas é uma quantificação plausível. Ainda que o carro de guerra fosse uma arma relativamente frágil, a probabilidade de todos os veículos de um esquadrão sofrerem estragos seria reduzida.

Como eram transportados estes carros em campanha? A ausência de informações concretas torna impossível fornecer respostas definitivas sobre esta realidade, mas é provável que muitos destes carros fossem desmontados na carriagem para evitar danos desnecessários e redução da longevidade da arma, o que implicaria que estes fossem montados num determinado

momento, provavelmente antes da batalha. E quanto tempo demoraria um carro de guerra a ser preparado?

Por outro lado, sabemos que algumas unidades tinham a função de guardar a coluna de marcha e explorar o terreno em busca de passagens e de inimigos. Haveria dois tipos de carros? Utilizados em momentos diferentes da campanha? Mais uma vez, a ausência de dados concretos não permite dar uma resposta assertiva a este questionário, mas tendo em conta alguns factores que foram sendo mencionados ao longo desta tese, é plausível sugerir que sim, poderiam existir carros com funções diferentes dentro de um exército.

Para concluir, o carro de guerra é, talvez, a par do arco composto, a arma que em maior escala revolucionou a forma de lutar ao longo da Antiguidade Pré-clássica: transformou uma forma de combater relativamente estática, com formações pesadas de luta com lança e escudo, em conflitos mais móveis, facto que terá modificado a forma de lutar, tanto dos exércitos que tinham a arma nas suas fileiras, como aqueles que, por diversas razões, não possuíam carros de guerra. A marca deixada pelo carro é especialmente evidente quando operado em conjunto com o arco composto, pois, embora houvesse outras formas de aplicar unidades de carros em combate, o seu uso como plataforma de tiro à distância é que terá feito dele uma arma preponderante.

Não só na guerra esta arma foi importante; desde as cidades sumérias que observamos a forte relação destes veículos com as vertentes política e religiosa, realidade que irá estender-se geográfica e cronologicamente com bastante nitidez. Desde as representações egípcias paradigmáticas do faraó sobre o seu carro, aos reis assírios e neo-assírios, que se faziam mostrar das mesmas formas, e, em última instância, ao caso de Roma, onde, tanto durante a República como depois com o Império, os generais romanos utilizavam carros nas suas entradas triunfais na cidade, após um feito militar favorável. Esta marcada dimensão é explicada pela preponderância que esta arma logrou atingir em combate desde o século XXV a. C. até ao século VII a. C., quando, definitivamente, terá desaparecido dos campos de batalha como elemento efectivo usado nos confrontos.

BIBLIOGRAFIA

Fontes:

ALVES, Herculano (coord.), *A Bíblia Sagrada*, Lisboa: Difusora Bíblica, 2002.

BARTON, George A., *Miscellaneous Babilonian Inscriptions*, New Haven: Yale University Press, 1918.

BECKMAN, Gary, *Hittite Diplomatic Texts*, Atlanta: Scholars Press, 1999.

BECKMAN, Gary M., BRYCE, Trevor R., CLINE, Eric H., *The Ahhiyawa Texts*, Atlanta: Society of Biblical Literature, 2011.

BREASTED, James H., *Ancient Records of Egypt. Volume I. The First through the Seventeenth Dynasties*, Chicago: The University of Chicago Press, 1906.

BREASTED, James H., *Ancient Records of Egypt. Volume II. The Eighteenth Dynasty*, Chicago: The University of Chicago Press, 1906.

BREASTED, James H., *Ancient Records of Egypt. Volume III. The Nineteenth Dynasty*, Chicago: The University of Chicago Press, 1906.

BRYCE, Trevor R., *The Letters of the Great Kings of the Ancient Near East. Royal Correspondence of the Late Bronze Age*, Londres: Routledge, 2003.

BUDGE, E. A. Wallis, *The Annals of the Kings of Assyria*, London: Harrison and Sons, 1902.

DALLEY, Stephanie e POSTGATE, John N., *The Tablets from Fort Shalmaneser*, Londres: British School of Archaeology in Iraq, 1984.

DEVECCHI, Elena, «Missing Treaties of the Hittites», *Rivista di storia, ambienti e culture del Vicino Oriente Antico*, 12, Florença: LoGisma, 2015, pp. 155-182.

FROOD, Elizabeth, *Biographical Texts from Ramessid Egypt*, Atlanta: Society of Biblical Literature, 2007.

GRAYSON, Albert K., *Assyrian and Babylonian Chronicles*, Winona Lake: Eisenbrauns, 2000.

GÜTERBOCK, Hans e VAN DEN HOUT, Theo P. J., «The Hittite Instruction for the Royal Bodyguard», *Assyriological Studies*, 24, Chicago: The Oriental Institute of the University of Chicago, 1991, pp. 1-99. <https://oi.uchicago.edu/research/publications/as/24-hittite-instruction-royal-bodyguard>.

HEIMPEL, Wolfgang, *Letters to the King of Mari. A New Translation with Historical Introduction, Notes and commentary*, Winona Lake: Eisenbrauns, 2003.

HOFFNER JR., Harry A., *Letters from the Hittite Kingdom*, Atlanta: Society of Biblical Literature, 2009.

HORNE, Charles F., *Sacred Books and Early Literature of the East: Babylonia and Assyria*, Whitefish: Kessinger Publishing, 1917.

KRAMER, Samuel Noah, «Lamentation over the Destruction of Ur», *Assyriological Studies*, 12, Chicago: The University of Chicago Press, 1940.

LEICHTY, Erle, *The Royal Inscriptions of Esarhaddon, King of Assyria (680-669 BC)*, Winona Lake: Eisenbrauns, 2011.

LOURENÇO, Frederico (trad.), Homero, *Iliada*, Lisboa: Livros Cotovia, 2007.

LOURENÇO, Frederico (trad.), Homero, *Odisseia*, Lisboa: Livros Cotovia, 2008.

LUCKENBILL, Daniel David, *Ancient Records of Assyria and Babylonia*, Chicago: The University of Chicago Press, 1926.

LUUKKO, Mikko e VAN BUYLAERE, Greta, «The Political Correspondence of Esarhaddon», in Simo Parpola (ed.), *State Archives of Assyria*, vol. XVI, Helsínquia: Helsinki University Press, 2002.

MAIDMAN, Maynard Paul, *Nuzi Texts and Their Uses as Historical Evidence*, Atlanta: Society of Biblical Literature, 2010.

MANUEL GALÁN, José (ed.), *El Imperio Egipcio. Inscripciones, ca. 1550-1300 a. C.*, Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona, 2002.

MILLER, Jared L., *Royal Hittite Instructions and Related Administrative Texts*, Atlanta: Society of Biblical Literature, 2013.

OPPENHEIM, A. Leo, *Letters from Mesopotamia. Official, Business and Private Letters on Clay Tablets from Two Millennia*, Chicago: The University of Chicago Press, 1967.

PARPOLA, Simo, «Letters from Assyria and the West», in Simo Parpola (ed.), *The Correspondence of Sargon II, Part I*, Helsínquia: Helsinki University Press, 1987.

PFEIFFER, Robert H. e SPEISER, E. A., «One Hundred New Selected Nuzi Texts», in *The Annual of the American Schools of Oriental Research*, 16, Boston: The American Schools of Oriental Research, 1936.

POSTGATE, John N., *The Governor's Palace Archives*, Hertford: Stephen Austin and Sons Limited, 1973.

PRITCHARD, James B. (ed.), *Ancient Near Eastern Texts. Relating to the Old Testament*, Princeton: Princeton University Press, 1969.

VANSTIPHOUT, Herman, *Epics of Sumerian Kings. The Matter of Aratta*, Atlanta: Society of Biblical Literature, 2003.

SAGGS, Henry W. F., *The Nimrud Letters, 1952*, Wiltshire: The Cromwell Press, 2001.

SIMPSON, William Kelly, *The Literature of Ancient Egypt. An Anthology of Stories, Instructions, Stelae, Autobiographies, and Poetry*, New Haven: Yale University Press, 2003.

WILSON, John V. Kinnier, *The Nimrud Wine Lists*, Londres: British School of Archaeology in Iraq, 1972.

Estudos Gerais:

ALAMEIN, Montgomery, *A History of Warfare*, Londres: William Collins, Sons and Company, 1968.

ARAÚJO, Luís Manuel de, *O Clero do Deus Amon no Antigo Egipto*, Lisboa: Edições Cosmos, 1999.

ARAÚJO, Luís Manuel de, *O Egipto Faraónico. Uma civilização com três mil anos*, Lisboa: Arranha-céus, 2015.

ARAÚJO, Luís Manuel de, *Os Grandes Faraós do Antigo Egipto*, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011.

ARAÚJO, Luís Manuel de, *Os Grandes Mistérios do Antigo Egipto*, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2017.

AUSTIN, Michel, *Economia e Sociedade na Grécia Antiga*, Lisboa: Edições 70, 1986.

BAINES, John e MÁLEK, Jaromír, *Cultural Atlas of Ancient Egypt*, Oxford: Checkmark Books, 1980.

BEAULIEU, Paul-Alain, «World Hegemony, 900-300 BCE», in Daniel Snell (ed.), *A Companion to the Ancient Near East*, Oxford: Blackwell Publishing, 2005, pp. 48-61.

BERTMAN, Stephen, *Handbook to Life in Ancient Mesopotamia*, Oxford: Oxford University Press, 2003.

BOURRIAU, Janine, «The Second Intermediate Period (c. 1650-1550 BC)», in Ian Shaw (ed.), *The Oxford History of Ancient Egypt*, Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 172-206.

BRADFORD, Alfred F., *With Arrow, Sword, and Spear. A History of Warfare in the Ancient World*, Londres: Praeger Publishers, 2001.

BRINKMAN, J. A., *Materials and Studies for Kassite History*, 1, Chicago: The University of Chicago Press, 1976.

BROSIUS, Maria, «The Near East», in Andrew Erskine (ed.), *A Companion to Ancient History*, Oxford: Blackwell Publishing, 2009, pp. 177-188.

BRYAN, Betsy M., «The 18th Dynasty before the Amarna Period», in Ian Shaw (ed.), *The Oxford History of Ancient Egypt*, Oxford: Oxford University Press, 2000, pp. 207-264.

- BRYCE, Trevor R., *Hittite Warrior*, Oxford: Osprey Publishing, 2007.
- BRYCE, Trevor R., *Life and Society in the Hittite World*, Oxford: Oxford University Press, 2002.
- BRYCE, Trevor R., *The Kingdom of the Hittites*, Oxford: Oxford University Press, 2005.
- BRYCE, Trevor R., *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia. The Near East from the Early Bronze Age to the Fall of the Persian Empire*, Londres: Routledge, 2009.
- BRYCE, Trevor R., *The Trojans and Their Neighbours*, Nova Iorque: Routledge, 2006.
- BRYCE, Trevor R., *The World of the Neo-Hittites Kingdoms. A Political and Military History*, Oxford: Oxford University Press, 2012.
- BURKERT, Walter, *De Homero a los Magos. La tradición oriental en la cultura griega*, Barcelona: El Acanalado, 2002.
- CARDOSO, Elise, *A Logística Militar na Cronística Portuguesa de Quatrocentos*, dissertação de mestrado em História Militar, Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2015.
- CAREY, Brian Todd, *Warfare in the Ancient World*, Yorkshire: Pen and Sword Books, 2005.
- CARLIER, Pierre, *Homero*, Mem Martins: Publicações Europa-América, 2008.
- CHADWICK, John, *The Mycenaean World*, Cambridge: Cambridge University Press, 1976.
- CHARPIN, Dominique, *Reading and Writing in Babylon*, Harvard: Harvard University Press, 2010.
- CHARPIN, Dominique, *Writing, Law, and Kingship in Old Babylonian Mesopotamia*, Chicago: University of Chicago Press, 2010.
- CHAMOUX, François, *A Civilização Grega*, Lisboa: Edições 70, 2003.
- CHRISSANTHOS, Stefan G., *Warfare in the Ancient World. From the Bronze Age to the Fall of Rome*, Westport: Praeger Publishers, 2008.
- CLUTTON-BROCK, Juliet, *Horse Power. A History of the Horse and the Donkey in Human Societies*, Cambridge: Harvard University Press, 1992.
- COLLINS, Paul, *Assyrian Palace Sculptures*, Londres: British Museum, 2011.
- COLLINS, Paul, *Mountains and Lowlands. Ancient Iran and Mesopotamia*, Oxford: Ashmolean Museum, 2016.
- COOGAN, Michael D., «In the Beginning: The Earliest History», in Michael D. Coogan (ed.), *The Oxford History of the Biblical World*, Oxford: Oxford University Press, 1998, pp. 3-32.

- CREASMAN, Pearce P. e DOYLE, Noreen, «Overland Boat Transportation during the Pharaonic Period: Archaeology and Iconography», in *Journal of Ancient Egyptian Interconnections*, 2, 3, Tucson: The University of Arizona, 2010, pp. 14-30.
- CROSSLAND, Ronald A., «Immigrants from the North», in I. E. S. Edwards (ed.), *The Cambridge Ancient History. Volume I. Part II. Early History of the Middle East*, Cambridge: Cambridge University Press, 1971, pp. 824-876.
- CROUCH, Carly L., *War and Ethics in the Ancient Near East*, Berlim: De Gruyter, 2009.
- CUMIN, David, *Histoire de la Guerre*, Paris: Éditions Ellipses, 2014.
- D'AMATO, Raffaele e SALIMBETI, Andrea, *Bronze Age Greek Warrior 1600-1100 BC*, Oxford: Osprey Publishing, 2011.
- DARNELL, John Coleman e MANASSA, Colleen, *Tutankhamun's Armies. Battle and Conquest during Ancient Egypt's Late 18th Dynasty*, Nova Jérsea: John Wiley and Sons, 2007.
- DIETRICH, Bernard C., *The Origins of Greek Religion*, Bristol: Bristol Phoenix Press, 2004.
- DOUGHERTY, Martin J., *The Ancient Warrior, 3000 BC-AC 500*, Londres: Amber Books, 2010.
- DREWS, Robert, *Early Riders. The Beginnings of Mounted Warfare in Asia and Europe*, Nova Iorque: Routledge, 2004.
- DREWS, Robert, *The Coming of the Greeks: Indo-European Conquests in the Aegean and the Near East*, Princeton: Princeton University Press, 1998.
- DREWS, Robert, *The End of the Bronze Age. Changes in Warfare and the Catastrophe Ca. 1200 B.C.*, Princeton: Princeton University Press, 1993.
- DUPUY, R. Ernest e DUPUY, Trevor N., *The Collins Encyclopedia of Military History*, Lincoln: BCA, 2007.
- FALES, Frederick Mario, *Guerre et Paix en Assyrie. Religion et Impérialisme*, Paris: Les Éditions du Cerf, 2010.
- FALES, Frederick Mario, «Palatial economy in Neo-Assyrian Documentation. An Overview», in *Pasiphae: Rivista di Filologia e Antichità Egee*, 11, Pisa: Serra, 2017, pp. 271-294.
- FALES, Frederick Mario, «Prosopography of the Neo-Assyrian Empire, 1: The Archive of Remanni-Adad», in *State Archives of Assyria Bulletin*, I/2, Pádua: Sargon Editrice e Libreria, 1987, pp. 93-114.
- FALES, Frederick Mario, «River Transport in Neo-Assyrian Letters», in Julia Zablocka e Stefan Zawadzki (eds.), *Šulmu IV. Everyday Life in Ancient Near East. Paper Presented at the International Conference Poznan*, Poznan: Wydawnictwo Naukowe Uam, 1993, pp. 79-92.

- FERREIRA, Eduardo, *Fortificar o Nilo. A ocupação militar egípcia da Núbia na XII dinastia (c. 1980-1790 a. C.)*, Lisboa: Chiado Editora, 2016.
- FERRILL, Arther, *The Origins of War*, Boulder: Westview Press, 1997.
- FIELDS, Nic, *Soldier of the Pharaoh. Middle Kingdom Egypt 2055-1650 BC*, Oxford: Osprey Publishing, 2007.
- FIELDS, Nic, *Troy c. 1700-1250 BC*, Oxford: Osprey Publishing, 2004.
- FINK, Sebastian, «Battle-Descriptions in Mesopotamia Sources I: Presargonic and Sargonic Period», in Krzysztof Ulanowski (ed.), *The Religious Aspects of War in the Ancient Near East, Greece and Rome*, Leiden: Brill, 2016, pp. 51-64.
- FOWLER, Robert, «The Homeric question», in Robert Fowler (ed.), *The Cambridge Companion to Homer*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004, pp. 220-234
- FRAHM, Eckart, «List of Assyrian Kings», in Eckart Frahm (ed.), *A Companion to Assyria*, Oxford: Blackwell Publishing, 2017, pp. 613-616.
- FRAHM, Eckart, «The Neo-Assyrian Period (ca. 1000-609 BCE)», in Eckart Frahm (ed.), *A Companion to Assyria*, Oxford: Blackwell Publishing, 2017, pp. 161-208.
- FRANKFORT, Henri, *Kingship and the Gods. A Study of Ancient Near Eastern Religion as the Integration of Society and Nature*, Chicago: The University of Chicago Press, 1948.
- FUCHS, Andreas, «Assyria at War: Strategy and Conduct», in Karen Radner e Eleanor Robson (eds.), *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*, Oxford: Oxford University Press, 2011, pp. 380-401.
- GABRIEL, Richard A., *The Great Armies of Antiquity*, Westport: Praeger Publishers, 2002.
- GARRISON, Mark B., «Antiquarianism, Copying, Collecting», in D. T. Potts (ed.), *A Companion to the Archaeology of the Ancient Near East*, I, Oxford: Blackwell Publishing, 2012, pp. 27-47.
- GICHON, Mordechai e HERZOG, Chaim, *As Batalhas da Bíblia*, Porto: Fronteira do Caos, 2008.
- GNIRS, Andrea M., «Ancient Egypt», in Kurt Raaflaub e Nathan Rosenstein (eds.), *War and Society in the Ancient and Medieval Worlds. Asia, the Mediterranean, Europe, and Mesoamerica*, Washington D. C.: Center for Hellenic Studies, 1999.
- GOETZE, Albrecht, «Warfare in Asia Minor», in *Iraq*, 25, 2, Cambridge: Cambridge University Press, 1963, pp. 124-130.
- GRGURIC, Nicolas, *The Mycenaeans, c. 1650-1100 BC*, Oxford: Osprey Publishing, 2005.
- HAINSWORTH, Bryan, *The Iliad: A Commentary: books 9-12*, III, Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

- HALL, Aline Gallasch, «Terceiro Período Intermediário», in *Dicionário do Antigo Egito*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 818-819.
- HALTENBERGER, Michael, «Primitive Carriers in the Land Transportation», in *Bulletin of the American Geographical Society*, 47, 10, Nova Iorque: American Geographical Society, 1915, pp. 729-745.
- HAMBLIN, William J., *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC. Holy Warriors at the Dawn of History*, Nova Iorque: Routledge, 2006.
- HAWWOOD, John, *The Penguin Historical Atlas of Ancient Civilizations*, Southampton: Penguin Books, 2005.
- HEAGREN, Brett H., *The Art of War in Pharaonic Egypt. An Analysis of the Tactical, Logistic, and Operational Capabilities of the Egyptian Army (Dynasties XVII-XX)*, dissertação de doutoramento em Filosofia em História Antiga, Auckland: The University of Auckland, 2010.
- HEALY, Mark, *New Kingdom Egypt*, Oxford: Osprey Publishing, 1992.
- HEALY, Mark, *The Ancient Assyrians*, Oxford: Osprey Publishing, 1991.
- HEALY, Mark, *The Warrior Pharaoh. Rameses II and the Battle of Qadesh*, Oxford: Osprey Publishing, 1993.
- HIKADE, Thomas, «Egypt and the Near East», in D. T. Potts (ed.), *A Companion to the Archaeology of the Ancient Near East*, I, Oxford: Blackwell Publishing, 2012, pp. 833-850.
- HOLIENDRE, Jean-Vicent e TESTOT, Laurent, *La Guerre des Origines à nos Jours*, Auxerre: Éditions Sciences Humaines, 2014.
- JAKOB, Stefan, «Economy, Society, and Daily Life in the Middle Assyrian Period», in Eckart Frahm (ed.), *A Companion to Assyria*, Oxford: Blackwell Publishing, 2017, pp. 143-160.
- JANS, Greta e BRETSCHNEIDER, Joachim, «Wagon and Chariot Representations in the Early Dynastic Glyptic», in *Subartu*, IV, 2, Turnhout: Brepols Publishers, 1998, pp. 155-194.
- JOANNÈS, Francis (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001.
- KEEGAN, John, *Uma História da Guerra*, Lisboa: Tinta-da-china, 1993.
- KEEGAN, John, *War and Our World*, Londres: Hutchinson, 1998.
- KEMP, Barry J., «Old Kingdom, Middle Kingdom and Second Intermediate Period, c. 2686-1552 BC», in B. G. Trigger e B. J. Kemp e D. O'Connor e A. B. Lloyd, *Ancient Egypt. A Social History*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012, pp. 71-182.
- KIRK, Geoffrey S. (ed.), *The Iliad: A Commentary: books 1-4*, I, Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

- KIRK, Geoffrey S. (ed.), *The Iliad: A Commentary: books 5-8*, II, Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- KOHL, Philip L., *The Making of Bronze Age Eurasia*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- KRAMER, Samuel Noah, *The Sumerians. Their History, Culture, and Character*, Chicago: The University of Chicago Press, 1963.
- LÉVÊQUE, Pierre (dir.), *As Primeiras Civilizações. Da Idade da Pedra aos Povos Semitas*, Lisboa: Edições 70, 2014.
- LUUKKO, Mikko, «The Correspondence of Tiglath-Pileser III and Sargon II from Calah/Nimrud», in Simo Parpola (ed.), *State Archives of Assyria*, vol. XIX, Helsinki: Helsinki University Press, 2012.
- MACQUEEN, James G., *The Hittites and Their Contemporaries in Asia Minor*, Londres: Thames and Hudson, 1975.
- MALAMAT, Abraham, *Mari and the Early Israelite Experience*, Oxford: Oxford University Press, 1984.
- MANUEL GALÁN, José, «Intérpretes y traducciones en el Egipto Imperial», in *Semata*, 23, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 295-313.
- MARTÍNEZ BABÓN, Javier, *Historia Militar de Egipto durante la Dinastía XVIII*, Barcelona: Museo Egipci de Barcelona, Fundació Arqueològica Clos, 2003.
- MARTINS, Daniela, «A diplomacia egípcia no dealbar do “Império” (século XV a. C.)», *História*, 5, Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015, pp. 10-21.
- MARTINS, Daniela, «A política administrativa de Tutmés III no Levante», *CADMO*, 12, Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2012, pp. 67-88.
- MARTINS, Daniela, «Até aos Pilares do Céu». *Estratégias de domínio político-administrativo na Síria-Palestina no reinado de Tutmés III*, dissertação de mestrado em História Antiga, Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2013.
- MCDERMOTT, Bridget, *Warfare in Ancient Egypt*, Gloucestershire: Sutton Publishing, 2004.
- MCINTOSH, Jane R., *Ancient Mesopotamia. New Perspectives*, Santa Barbara: ABC-CLIO, 2005.
- MENDES, Elsa Maria Carneiro, *A Cruz, o Gládio e a Espada: representações da História no cinema de Cecil B. DeMille (1881-1959)*, tese de doutoramento em Estudos de Literatura e Cultura, Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2012.
- MONNIER, Franck, *Les Forteresses Égyptiennes. Du Prédynastique ao Nouvel Empire*, Bruxelas: Éditions Safran, 2010.

- MONTERO FENOLLÓS, Juan-Luis e VIDAL, Jordi, «El arte de la guerra en el período paleobabilónico. Propuesta para una tipología textual y arqueológica de las lanzas del ejército de Mari», in *Aula Orientalis*, 22, Barcelona: Editorial Ausa, 2006, pp. 315-323.
- MOOREY, Peter R. S., *Kish Excavations 1923-1933, with a microfiche catalogue of the objects in Oxford excavated by the Oxford-Field Museum, Chicago, Expedition to Kish in Iraq, 1923-1933*, Oxford: Oxford University Press, 1978.
- MORRIS, Ellen F., *The Architecture of Imperialism. Military Bases and the Evolution of Foreign Policy in Egypt's New Kingdom*, Leiden: Brill, 2005.
- MOURAD, Anna-Latifa, *Rise of the Hyksos. Egypt and the Levant from the Middle Kingdom to the Early Second Intermediate Period*, Archaeopress Egyptology, 11, Oxford: Archaeopress, 2015.
- NOEGEL, Scott B., «Greek Religion and the Ancient Near East», in Daniel Ogden (ed.), *A Companion to Greek Religion*, Oxford: Blackwell Publishing, pp. 21-38, 2007.
- NOVOZHENOV, Victor A., *Communications and the Earliest Wheeled Transport of Eurasia*, Moscovo: TAUS Publishing, 2012.
- OPPENHEIM, A. Leo, *Ancient Mesopotamia. Portrait of a Dead Civilization*, Chicago: The University of Chicago Press, 1977.
- PALMA, Maria de Lurdes, *Poder e Imagem. A idealização do rei na historiografia assíria: de Šamši-Adad I a Tiglat-Pileser I*, Cascais: Patrimonia, 2001.
- PARKER, Bradley J., «The Assyrians Abroad», in D. T. Potts (ed.), *A Companion to the Archaeology of the Ancient Near East*, I, Oxford: Blackwell Publishing, 2012, pp. 867-875.
- PARKER, Geoffrey, *The Cambridge History of Warfare*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- PARTRIDGE, Robert B., «Transport in Ancient Egypt», in Alan B. Lloyd (ed.), *A Companion to Ancient Egypt*, I, Oxford: Blackwell Publishing, 2010, pp. 370-389.
- PENGLASE, Charles, *Greek Myths and Mesopotamia. Parallels and Influence in the Homeric Hymns and Hesiod*, Nova Iorque: Routledge, 1997.
- PEREIRA, Maria Helena da Rocha, *Estudos de História da Cultura Clássica*, vol. 1 – *Cultura Grega*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2012.
- PFÄLZNER, Peter, «Archaeological Investigations in the Royal Palace of Qatna», in Daniele Morandi Bonacossi (ed.), *Urban and Natural Landscapes of an Ancient Syrian Capital. Settlement and Environment at Tell Mishrifeh/Qatna and in Central-Western Syria*, *Studi Archeologici su Qatna*, 1, Udine: Forum, 2007, pp. 29-64.

PITARD, Wayne T., «Before Israel: Syria-Palestina in the Bronze Age», in Michael D. Coogan (ed.), *The Oxford History of the Biblical World*, Oxford: Oxford University Press, 1998, pp. 33-78.

PITTMAN, Holly, «The White Obelisk and the Problem of Historical Narrative in the Art of Assyria», in *The Art Bulletin*, 78, 2, Nova Iorque: College Art Association, 1996, pp. 334-355.

POLLOCK, SUSAN, *Ancient Mesopotamia*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

POSTGATE, John N., *Early Mesopotamia. Society and Economy at the Dawn of History*, Nova Iorque: Routledge, 1992.

RAY, John, «Egypt under the Pharaohs», in Andrew Erskine (ed.), *A Companion to Ancient History*, Oxford: Blackwell Publishing, 2009, pp. 189-200.

REDFORD, Donald B., «The Wars in Syria and Palestine of Thutmose III», in B. Halpern, M. H. E. Weippert, I. Winter (eds.), *Culture and History of Ancient Near East*, Leiden: Brill, 2003.

RHODES, Peeter J., *The Greek Cities States. A source book*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

RICHARDSON, Seth F. C., «Mesopotamia and the “New” Military History», in Lee L. Brice e Jennifer T. Roberts (eds.), *Recent Directions in the Military History of the Ancient World*, Claremont: Regina Books, 2011, pp. 11-51.

ROMILLY, Jacqueline de, *Compêndio de Literatura Grega*, Lisboa: Edições 70, 2011.

SALES, José das Candeias, *Poder e Iconografia no Antigo Egito*, Lisboa: Livros Horizonte, 2008.

SANTOS, António Ramos dos, «Aspectos socioeconómicos da guerra na Mesopotâmia», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *Guerra na Antiguidade*, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2006, pp. 33-53.

SANTOS, António Ramos dos, «E a “Espada de Aššur” abateu-se sobre a Fenícia...», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *A Guerra na Antiguidade*, III, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2010, pp. 83-96.

SANTOS, António Ramos dos, «Um orçamento da guerra na Antiga Mesopotâmia», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *Guerra na Antiguidade*, II, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2008, pp. 49-60.

SEEVERS, Boyd, *Warfare in the Old Testament. The Organization, Weapons, and Tactics of Ancient Near Eastern Armies*, Portland: Kregel, 2013.

SERI, Andrea, *Local Power in Old Babylonian Mesopotamia*, Sheffield: Equinox Publishing, 2006.

- SHARMA, Ram Sharam, «The Aryan Problem and the Horse», in *Social Scientist*, 21, 7/8, Nova Deli: Social Scientist, 1993, pp. 3-16.
- SHAW, Ian, *Egyptian Warfare and Weapons*, Buckinghamshire: Shire Publications, 1991.
- SIDNELL, Philip, *Warhorse. Cavalry in Ancient Warfare*, Londres: Hambledon Continuum, 2006.
- SNODGRASS, Anthony, *Early Greek Armour and Weapons. From the End of the Bronze Age to 600 B.C.*, Edimburgo: Edinburgh University Press, 1964.
- SPALINGER, Anthony J., *War in Ancient Egypt*, Oxford: Blackwell Publishing, 2005.
- SPALINGER, Anthony J., «Warfare in Ancient Egypt», in Daniel Snell (ed.), *A Companion to the Ancient Near East*, Oxford: Blackwell Publishing, 2005, pp. 229-242.
- STAGER, Lawrence E., «Forging an Identity: The Emergence of Ancient Israel», in Michael D. Coogan (ed.), *The Oxford History of the Biblical World*, Oxford: Oxford University Press, 1998, pp. 123-176.
- TADMOR, Hayim, «*With my many chariots I have gone up the heights of mountains*». *Historical and Literary Studies on Ancient Mesopotamia and Israel*, Jerusalém: Israel Exploration Society, 2011.
- TARANCÓN HUARTA, Nerea, «Antes de la Batalla: Los Preparativos para la Guerra em el Egipto Faraónico», in *Antesteria*, 2, Madrid: Departamento de Historia Antigua del Universidad Complutense de Madrid, 2013, pp. 39-50.
- TAVARES, A. Augusto, «Os hebreus perante a ofensiva assíria desde 746 a 722 a. C. (queda da Samaria)», in *Didaskalia*, XII, Lisboa: Universidade Católica Editora, 1982, pp. 85-108.
- TAYLOR, William, *Os Micénicos*, Lisboa: Editorial Verbo, 1970.
- TSOUPAROPOULOU, Christina, «A Reconstruction of the Puzriš-Dagan Central Livestock Agency», in *Cuneiform Digital Library Journal*, Cuneiform Digital Library Initiative, 2013, pp. 1-15. http://cdli.ucla.edu/files/publications/cdlj2013_002.pdf
- VAN DE MIEROOP, Marc, *A History of the Ancient Near East ca. 3000-323 BC*, Oxford: Blackwell Publishing, 2016.
- VAN DIJK, Jacobus, «The Amarna Period and the Later New Kingdom», in Ian Shaw (ed.), *The Oxford History of Ancient Egypt*, Oxford: Oxford University Press, 2000, pp. 265-307.
- VARANDAS, José, «O armamento egípcio», in *Hapi*, 2, Lisboa: Associação Cultural de Amizade Portugal-Egipto, 2014, pp. 161-183.
- VARANDAS, José, «Viver no Exército», in *Hapi*, 1, Associação Cultural de Amizade Portugal-Egipto, 2013, pp. 113-141.

WARBURTON, David A., «Working», in Daniel Snell (ed.), *A Companion to the Ancient Near East*, Oxford: Blackwell Publishing, 2005, pp. 169-182.

WEEDEN, Mark, «State Correspondence in the Hittite World», in Karen Radner (ed.), *State Correspondence in the Ancient World*, Oxford: Oxford University Press, 2014, pp. 32-63.

WILHELM, Gernot, *The Hurrians*, Warminster: Aris and Phillips Ltd, 1989.

WISE, Terence, *Ancient Armies of the Middle East*, Oxford: Osprey Publishing, 1981.

WILLEKES, Carolyn, *From the Steppe to the Stable: Horses and Horsemanship in the Ancient World*, dissertação de doutoramento em Filosofia, Calgary: Faculty of Graduate Studies da University of Calgary, 2013.

WRIGHTSON, Graham, *Greek and Near Eastern Warfare 3000-301 BC: The Development and Perfection of combined arms*, dissertação de doutoramento em Filosofia, Calgary: Faculty of Graduate Studies, 2012.

XAVIER HERNÁNDEZ, F. e RUBIO, Xavier, *Guerra Antigua y Medieval*, Madrid: Ediciones Nowtilus, 2010.

YADIN, Yigael, *The Art of Warfare in Biblical Lands in the Light of Archaeological Discovery*, Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1963.

ZADOK, Ran, «Israelites and Judaeans in the Neo-Assyrian Documentation (732-602 B.C.E.): An Overview of the Sources and Socio-Historical Assessment», in *The Bulletin of American Schools of Oriental Research*, 374, Boston: American Schools of Oriental Research, 2015, pp. 159-189.

ZARINS, Juris, «The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia», in *Journal of Cuneiform Studies*, 30, 1, Boston: American School of Oriental Research, 1978, pp. 3-17.

Estudos específicos:

ABBAS, Mohamed Raafat, «A Survey of the Diplomatic Role of the Charioteers in the Ramesside Period», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 17-27.

AMADASI, Maria Giulia, *L'iconografia del carro de guerra in Siria e Palestina*, Roma: Roma Centro di Studi Semitici Istituto di Studi del Vicino Oriente, 1965.

ANTHONY, David W., «Horses, Ancient Near East and Pharaonic Egypt», in Roger S. Bagnall, Kai Brodersen, Craig B. Champion, Andrew Erskine e Sabine R. Huebner (eds.) *The Encyclopedia of Ancient History*, New Jersey: Blackwell Publishing, 2013, pp. 3311-3314.

ANTHONY, David W. e BROWN, Dorcas, «The Secondary Products Revolution, Horse-Riding, and Mounted Warfare», in *Journal of World Prehistory*, 24, Berlim: Springer, 2011, pp. 131-160.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «A batalha de Kadech», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *A Guerra na Antiguidade*, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2006, pp. 55-102.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «A batalha de Meguido», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *A Guerra na Antiguidade*, II, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2008, pp. 89-133.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «A Luta pela sobrevivência do Egito: A Expulsão dos “Povos do Mar”», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *A Guerra na Antiguidade*, III, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2010, pp. 97-150.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «O cavalo no Egito Faraónico: uma avalizadora semiótica do poder», in Fernando Augusto Coimbra (coord.), *The Horse and the Bull in Prehistory and in History*, Génova: Cordero Editore, 2016, pp. 188-198.

ARCHER, Robin, «Development in Near-Eastern chariotry and chariot warfare in the early first millennium BCE and their contribution to the rise of cavalry», in Garrett G. Fagan e Matthew Trundle (eds.), *New Perspectives on Ancient Warfare*, Leiden: Brill Publishers, 2010, pp. 57-79.

BAGG, Ariel M., «Assyrian Technology», in Eckart Frahm (ed.), *A Companion to Assyria*, Oxford: Blackwell Publishing, 2017, pp. 511-521.

BARBOSA, Pedro, «O carro de guerra na Antiguidade», in António Ramos dos Santos e José Varandas (coords.), *A Guerra na Antiguidade*, III, Lisboa: Caleidoscópio, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2010, pp. 281-296.

BEAL, Richard H., «Making, Preserving, and Breaking the Peace with the Hittite State», in Kurt A. Raaflaub (ed.), *War and Peace in the Ancient World*, Oxford: Blackwell Publishing, 2007.

BELL, Lanny, «Conflict and Reconciliation in the Ancient Middle East: The Clash of Egyptian and Hittite Chariots in Syria, and the World's First Peace Treaty between “Superpowers”», in Kurt A. Raaflaub (ed.), *War and Peace in the Ancient World*, Oxford: Blackwell Publishing, 2007.

BEYER, Dominique, «Some Observations on the War Scenes on the Seals from Mari City II», in Laura Battini (ed.), *Making Pictures of War. Realia et Imaginaria in the Iconology of the Ancient Near East*, Oxford: Archaeopress Publishing, 2016, pp. 5-12.

- BROCK, Edwin C., «A possible chariot canopy for Tutankhamun», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 29-43.
- BROWN, Dorcas e ANTHONY, David W., «Bit Wear, Horseback Riding and the Botai Site in Kazakstan», in *Journal of Archaeological Science*, 25, Amesterdão: Elsevier, 1998, pp. 331-347.
- CALDER I ARTIS, T., «El carro de guerra en Ugarit em el segundo milénio a. C.», in *Anuario de Filología*, 3, Barcelona: Universitat de Barcelona, 1977, pp. 167-193.
- CARNEY, Richard, «The Chariot: A Weapon that Revolutionized Egyptian Warfare», in *History Matters Website*, 2013, pp. 1-10, historymatters.appstate.edu.
- CASSIN, Elena, «À propos du char de guerre em Mésopotamie», in Jean-Pierre Vernant (ed.), *Problèmes de la guerre em Grèce ancienne*, Paris: Ecole des hautes études em Sciences Sociales, 1968, pp. 297-308.
- CAUBET, A., «Note sur les chars d'Ougarit», in *Semitica*, 38, Paris: Institut d'études sémitiques du Collège de France, 1990, pp. 81-85.
- CHONDROS, Thomas G., MILIDONIS, Kypros F., ROSSI, Cesare e ZRNIC, Nenad, «The Evolution of the Double-Horse Chariot from the Bronze Age to the Hellenistic Times», in *FME Transactions*, 44, Belgrado: Faculty of Mechanical Engineering, 2016, pp. 229-236.
- COLLON, D., CROUWEL, Joost. e LITTAUER, Mary A., «A Bronze Age Chariot Group from the Levant in Paris», in Paul Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 174-189.
- COTTERELL, Arthur, *Chariot. The Astounding Rise and Fall of the World's First War Machine*, Londres: Pimlico, 2005.
- CROUWEL, Joost, «Studying the six chariots from the tomb of Tutankhamun – an update», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 73-93.
- DALLEY, Stephanie, «Assyrian Warfare», in Eckart Frahm (ed.), *A Companion to Assyria*, Oxford: Blackwell Publishing, 2017, pp. 522-534.
- DALLEY, Stephanie, «Foreign Chariotry and Cavalry in the Armies of Tiglath-Pileser III and Sargon II», in *Iraq*, 47, Londres: British Institute for the Study of Iraq, 1985, pp. 31-48.
- DE BACKER, Fabrice, «Evolution of War Chariot Tactics in the Ancient Near East», in *Ugarit-Forschungen*, 41, Munster: Ugarit-Verlag, 2009, pp. 1-17.
- DE BACKER, Fabrice, «Notes on the Neo-Assyrian Siege-Shield and Chariot», in L. Feliu, J. Llop, A. Millet Albà e J. Sanmartín (eds.), *Time and History in the Ancient Near East*:

Proceedings of the 56th Rencontre Assyriologique Internationale at Barcelona, Varsóvia: Eisenbrauns, 2013, pp. 69-78.

DE BACKER, Fabrice, «Siege-Shield and Scale Armour Reciprocal Predominance and Common Evolution», in *Historiae*, 8, Barcelona: Grup d'Estudis Historiogràfics, 2011, pp. 1-29.

DE BACKER, Fabrice, «The Smallest Neo-Assyrian Combat Unit», in *Historiae*, 11, Barcelona: Grup d'Estudis Historiogràfics, 2014, pp. 19-47.

DEZSŐ, Tamás, «A Reconstruction of the Army of Sargon II (721-705 BC) based on the Nimrud Horse Lists», in *State Archives of Assyria Bulletin*, XV, Pádua: Sargon Editrice e Libreria, 2006, pp. 93-139.

DEZSŐ, Tamás, *The Assyrian Army. I. The Structure of the Neo-Assyrian Army. 2. Cavalry and Chariotry*, Budapeste: Eötvös University Press, 2012.

DEZSŐ, Tamás, *The Assyrian Army. II. Recruitment and Logistics*, Budapeste: Eötvös University Press, 2012.

DOWNS, James F., «The Origin and Spread of Riding in the Near East and Central Asia», in *American Anthropologist*, 63, Arlington: American Anthropological Association, 1961, pp. 1193-1203.

ENGBERG, Robert M., «The Hyksos Reconsidered», in *Studies in Ancient Oriental Civilization*, 18, Chicago: The University of Chicago Press, 1939.

FAGAN, Garrett G., «“I fell upon him like a furious arrow”: toward a reconstruction of the assyrian tactical system», in Garrett G. Fagan e Matthew Trundle (eds.), *New Perspectives on Ancient Warfare*, Leiden: Brill, 2010, pp. 81-100.

FALES, Frederick Mario, «Grain reserves, daily rations, and the size of the assyrian army: a quantitative study», in *State Archives of Assyria Bulletin*, IV/1, Pádua: Sargon Editrice e Libreria, 1990, pp. 23-34.

FALES, Frederick Mario, «The Assyrian Word for “(foot) soldiers”», in G. Gail e M. Geller e A. R. Millard (eds.), *Biblical and Ancient Near Eastern Studies in Honour of Buxton Oded*, Leiden: em falta, 2009, pp. 71-94.

FALES, Frederick Mario e RIGO, Monica, «Everyday Life and Food Practices in Assyrian Military Encampments», in Lucio Milano (ed.), *Paleonutrition and Food Practices in the Ancient Near East. Towards a Multidisciplinary Approach*, Pádua: Sargon Editrice, 2014, pp. 413-437.

FELDMAN, Marian H. e SAUVAGE, Caroline, «Objects of Prestige? Chariots in the late Bronze Age Eastern Mediterranean and Near East», in *Egypt and Levant*, 20, Viena: Österreichische Akademie der Wissenschaften, 2010, pp. 67-181.

FERREIRA, Eduardo e VARANDAS, José, «Os Carros de Guerra na Antiguidade», in *Hapi*, 4, Lisboa: Associação Cultural de Amizade Portugal-Egipto, 2016, pp. 139-174.

FERREIRA, Eduardo e VARANDAS, José, «Recrutamento e treino militar», in *Hapi*, 5, Lisboa: Associação Cultural de Amizade Portugal-Egipto, 2016, pp. 155-183.

FIELDS, Nic, *Bronze Age War Chariots*, Oxford: Osprey Publishing, 2006.

GARELLI, P., «Note sur l'évolution du char de guerre em Mésopotamie jusqu'à la fin de l'empire assyrien», in Jean-Pierre Vernant (ed.), *Problèmes de la guerre em Grèce ancienne*, Paris: Ecole des hautes études em Sciences Sociales, 1968, pp. 291-295.

GENZ, Hermann, «The Introduction of the Light, Horse-Drawn Chariot and the Role of Archery in the Near East at the Transition from the Middle to the Late Bronze Ages: is there a connection?», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 95-105.

GÖKCE, Bilcan, IŞIK, Kenan e DEĞIRMENCIOĞLU, Hatice, «On Urartian Chariots», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 107-122.

HEIDORN, Lisa A., «The Horses of Kush», in *Journal of Near Eastern Studies*, 56, 2, Chicago: The University of Chicago Press, 1997, pp. 105-114.

HERSLUND, Ole, «Chariots in the daily of New Kingdom Egypt: a survey of production, distribution and use in texts», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 123-129.

HERSLUND, Ole, «Chronicling Chariots: Texts, Writing and Language in New Kingdom Egypt», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (Eds.), *Chariots in Ancient Egypt. The Tano Chariot, a Case Study*, Leiden: Sidestone Press, pp. 150-198.

HOFFMEIER, James K., «Observations on the Evolving Chariot Wheel in the 18th Dynasty», in *Journal of the American Research Center in Egypt*, XIII, San Antonio: American Research Center in Egypt, 1976, pp. 43-45.

KELEKNA, Pita, «The Politico-Economic impact of the Horse on Old World Cultures: An Overview», in *Sino-Platonic Papers*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2009.

LEUCHTER, Mark, «“Why tarry the wheels of his chariot?” (Judg. 5,28): Canaanite Chariot and Echoes of Egypt in the Song of Deborah», in *Biblical Studies on the Web*, 91, 2010.

- LITTAUER, Mary A., «Bits and Pieces», in Paul Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 487-504.
- LITTAUER, Mary A., «Les Premiers Véhicules à Roues», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 3-25.
- LITTAUER, Mary A., «New Light on the Assyrian Chariot», in Paul Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 246-257.
- LITTAUER, Mary A., «The Function of the Yoke Saddle in Ancient Harnessing», in Paul Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 479-486.
- LITTAUER, Mary A., «The Military Use of the Chariot in the Aegean in the Late Bronze Age», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 75-99.
- LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «A Near Eastern Bridle Bit of the Second Millennium B. C. in New York», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 505-514.
- LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «A Pair of Horse Bits of the Second Millennium B. C. from Iraq», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 515-518.
- LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «An Egyptian Wheel in Brooklyn», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 296-313.
- LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «Ceremonial Threshing in the Ancient Near East», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 329-335.
- LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «Chariots in Late Bronze Age Greece», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 53-61.
- LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «Chariots with Y-Poles in the Ancient Near East», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 238-245.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «Early Metal Models of Wagons from the Levant», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 336-379.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «Evidence for Wheeled Vehicles with Tilts in the Ancient Near East», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 380-402.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «The Earliest Known Three-Dimensional Evidence for Spoked Wheels», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 285-295.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «Robert Drews and the Role of Chariotry in Bronze Age Greece», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 66-74.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «The Origin and Diffusion of the Cross-Bar Wheel», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 272-284.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «The Origin of the True Chariot», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 45-52.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., «The Vulture Stela and an Early Type of Two-Wheeled Vehicles», in Peter Raulwing (ed.), *Selected Writings on Chariots and other Early Vehicles, Riding and Harness*, Leiden: Brill, 2002, pp. 38-44.

LITTAUER, Mary A. e CROUWEL, Joost H., *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden: Brill, 1979.

LORENZ, Jürgen e SCHRAKAMP, Ingo, «Hittite Military and Warfare», in Hermann Genz e Dirk Paul Mielke (eds.), *Insights into Hittite History and Archaeology*, Paris: Peeters, 2011.

MOOREY, Peter R. S., «Pictorial Evidence for the History of Horse-Riding in Iraq before the Kassite Period», in *Iraq*, 32, 1, Londres: British Institute for the Study of Iraq, 1970, pp. 36-50.

MOOREY, P. R. S., «The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.», in *World Archaeology. Weaponry and Warfare*, 18, 2, Abingdon: Taylor and Francis, 1986, pp. 196-215.

MÜHL, Simone, «"Metal makes the wheel go around": The Development and Diffusion of studded-tread wheels in the Ancient Near East and the Old World», in Yannis Galanakis e Toby Wilkinson e John Bennet (eds.), *AΘYPMATA: Critical Essays of the Archaeology of the Eastern*

- Mediterranean in Honour of E. Susan Sherratt*, Oxford: Archaeopress Publishing, 2014, pp. 159-176.
- NOBLE, Duncan, «Assyrian Chariotry and Cavalry», in *State Archives of Assyria Bulletin*, IV/1, Pádua: Sargon Editrice e Libreria, 1990, pp. 61-68.
- NOBLE, Duncan, *Dawn of the Horse Warriors. Chariot and Cavalry Warfare 3000-600 BC*. Yorkshire: Pen and Sword Books, 2015.
- PIGGOTT, Stuart, *The Earliest Wheeled Transport. From the Atlantic Coast to the Caspian Sea*, Nova Iorque: Cornell University Press, 1983.
- PIGGOTT, Stuart, *Wagon, Chariot and Carriage. Symbol and Status in the History of Transport*, Londres: Thames and Hudson, 1992.
- PINHEIRO, Elias, *The Origin and Spread of the War Chariot*, dissertação de mestrado em Civilizações do Médio Oriente e Ásia Antiga, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2010.
- POSTGATE, John N., «The Assyrian Porsche?», in *State Archives of Assyria Bulletin*, IV/1, Pádua: Sargon Editrice e Libreria, 1990, pp. 35-38.
- POSTGATE, John N., «The Invisible Hierarchy: Assyrian Military and Civilian Administration in the 8th and 7th Centuries BC.», in Nicholas J. Postgate (ed.), *The Land of Assur and the Yoke of Assur. Studies on Assyria: 1971-2005*, Oxford: Oxbow Books, 2007, pp. 331-360.
- PRELL, Silvia, «A Glimpse into the Workshops of the Chariotry of Qantir-Piramesse – Stone and Metal Tools of Site QI», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 157-174.
- QUESADA SANZ, Fernando, «Carro en el Antiguo Mediterráneo: De los Orígenes a Roma», in E. Galán (ed.), *Historia del Carruaje en España*, Madrid: FCC, 2005, pp. 16-71.
- RACCIDI, Mattia, «Chariot Terracotta Models from Tell Arbid and Tell Barri. A Typological and Functional Analysis», in *Proceedings of the 7th Internacional Congress of the Archaeology of the Ancient Near East*, vol. 3, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2012, pp. 673-682.
- RACCIDI, Mattia, «Wagons and Carts in the 3rd Millennium BC Syrian Jazirah: A Study through the Documentation», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 175-190.
- RAULWING, Peter, *Horses, Chariots and Indo-europeans. Foundations and Methods of Chariotry Research from the Viewpoint of Comparative Indo-european Linguistics*, Budapeste: Archaeolingua, 2000.

- RAULWING, Peter, «The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariots Horses in the Second Half of the 2nd Millennium B.C. and Their Interdisciplinary Context», in *Near Eastern Archaeology*, Vancouver: University of British Columbia, 2009.
- RAULWING, Peter e CLUTTON-BROCK, Juliet, «The Buhen Horse: Fifty years after its discovery (1958-2008)», in *Journal of Egyptian History*, 2, Leiden: Brill Publishers, 2009, pp. 1-106.
- SABBAHY, Lisa, «Depictional study of chariot use in New Kingdom Egypt», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 191-215.
- SABBAHY, «Moving Pictures: Context of Use and Iconography of Chariots in the New Kingdom», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (Eds.), *Chariots in Ancient Egypt. The Tano Chariot, a Case Study*, Leiden: Sidestone Press, pp. 120-149.
- SALONEN, Armas, «Notes on Wagons and Chariots in Ancient Mesopotamia», in *Studia Orientalia*, XIV, 2, Helsinki: Societas Orientalis Fennica, 1950.
- SANCHEZ, Gonzalo M., «Variations of representation in the direction of the battle of Kadesh», in *JSSEA*, 31, Toronto: The Society for the Study of Egyptian Antiquities, 2004, pp. 129-148.
- SANDOR, Bela I., «Chariot's Inner Dynamics: Springs and Rotational Inertias», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (eds.), *Chasing Chariots. Proceedings of the First International Chariot Conference*, Leiden: Sidestone Press, 2013, pp. 217-228.
- SCHULMAN, Alan Richard, «The Egyptian Charioty: a Reexamination», in *Journal of the American Research Center in Egypt*, 2, San Antonio: American Research Center in Egypt, 1963, pp. 75-98.
- SKINNER, Lucy, «Looking at Skin: Analysis of the Leather», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (Eds.), *Chariots in Ancient Egypt. The Tano Chariot, a Case Study*, Leiden: Sidestone Press, pp. 72-96.
- TICHINDELEAN, Matei Traian, *The Egyptian Chariotry in the New Kingdom*, dissertação de mestrado em Egiptologia, Liverpool: University of Liverpool, em falta.
- VELDMEIJER, André J. e IKRAM, Salima, «Deconstructing and Construction: Identifying the Parts of a Chariot», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (Eds.), *Chariots in Ancient Egypt. The Tano Chariot, a Case Study*, Leiden: Sidestone Press, pp. 22-71.
- VELDMEIJER, André J. e IKRAM, Salima, «Dressing a Chariot: Leatherwork Technology», in André J. Veldmeijer e Salima Ikram (Eds.), *Chariots in Ancient Egypt. The Tano Chariot, a Case Study*, Leiden: Sidestone Press, pp. 97-119.

VITA, Juan-Pablo, «Le Char de Guerre en Syrie et Palestine au Bronze Récent», in Philippe Abrahams e Laura Battini (eds.), *Les Armées du Proche-Orient Ancien: III-I Mill. AV. J.-C.*, Oxford: BAR Publishing, 2008, pp. 57-69.

VITA, Juan-Pablo, «The Power of a Pair of War Chariots in the Late bronze Age», in Jordi Vidal (ed.), *Studies on War in the Ancient Near East*, Münster: Ugarit-Verlag, 2010, pp. 87-93.

ZORN, Jeffrey R., «Reconsidering Goliath: An Iron Age I Philistine Chariot Warrior», in *Bulletin of the American Schools Oriental Research*, 360, Boston: American Schools Oriental Research, 2010, pp. 1-22.

Entradas de dicionários:

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Ahmés», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 37-38.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Amen-hotep», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 58-60.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Maet», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 524-536.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Merenptah», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2010, p. 562.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Psusennes», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, p. 717.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Ramsés», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 735-740.

ARAÚJO, Luís Manuel de, «Seti I», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 785-786.

BURNEY, Charles, «Army», in *Historical Dictionary of the Hittites*, Oxford: The Scarecrow Press, 2004, pp. 29-31.

BURNEY, Charles, «Chariots and Chariotry», in *Historical Dictionary of the Hittites*, Oxford: The Scarecrow Press, 2004, pp. 64-66.

BURNEY, Charles, «Food», in *Historical Dictionary of the Hittites*, Oxford: The Scarecrow Press, 2004, pp. 87-88.

CARREIRA, José Nunes, «Akhenaton», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, pp. 41-44.

DIAS, Geraldo Coelho, «Mitânios», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, p. 570.

- JOANNÈS, Francis (dir.), «Service Militaire», in Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001, pp. 774-778.
- KUNIHOLM, Peter Ian, «Wood», in Eric M. Meyers (ed.), *The Oxford Encyclopedia of Archaeology in the Near East*, Oxford: Oxford University Press, 1997, pp. 347-349.
- LAFONT, Bertrand, «Hiérarchie Militaire», in Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001, pp. 381-384.
- LAFONT, Sophie, «Ilku», in Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001, pp. 407-408.
- MORKOT, Robert G., «Chariot», in *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, Toronto: The Scarecrow Press, 2010, pp. 61-65.
- MORKOT, Robert G., «Chariot Warfare», in *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, Toronto: The Scarecrow Press, 2010, pp. 65-66.
- MORKOT, Robert G., «Food», in *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, Toronto: The Scarecrow Press, 2010, pp. 86-87.
- MORKOT, Robert G., «Supplies», in *The A to Z of Ancient Egyptian Warfare*, Toronto: The Scarecrow Press, 2010, pp. 226-227.
- PINTO, Paulo Mendes, «Pepi», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 673-674.
- RAMOS, José Augusto, «Canaã», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 172-173.
- RAMOS, José Augusto, «Israel», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 453-455.
- SALES, José das Candeias, «Carro», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2010, pp. 180-181.
- SALES, José das Candeias, «Cavalo», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2010, pp. 190-191.
- SALES, José das Candeias, «Exército», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2010, pp. 351-354.
- SALES, José das Candeias, «Faraó», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2010, pp. 364-368.
- SALES, José das Candeias, «Vizir», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2010, pp. 871-873.
- SEGURO, Maria João, «Hicsos», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 419-420.

SIMÕES, Isabel Fernandes, «Acácia», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 25-26.

SIMÕES, Isabel Fernandes, «Alimentação», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, p. 50.

SIMÕES, Isabel Fernandes, «Árvores», in *Dicionário do Antigo Egipto*, Lisboa: Editorial Caminho, 2001, pp. 112-113.

VILLARD, Pierre, «Charrerie», in Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001, pp. 177-179.

ZIEGLER, Nele, «Bataille», in Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001, pp. 120-121.

ZIEGLER, Nele, «Effectifs de l'Armée», in Francis Joannès (dir.), *Dictionnaire de la Civilisation Mésopotamienne*, Paris: Ed. Robert Laffont, 2001, pp. 268-270.